

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.

indkomne i aaret 1900.

Udgivet ved
departementet for det indre.

Kristiani.

I kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

1901.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.

indkomne i aaret 1900.

Udgivet ved
departementet for det indre.

Kristiania.

I kommission hos H. Aschehoug & co.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

1901.

Register.

Konsulatberetninger.

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Aberdeen	6	292	Flensburg	16	781
Adelaide	8	397	Formosa	3	146
Aden	18	908	Frankfurt a. M.	14	687
Akureyri	4	195	Fredrikshamn	17	871
Akyab	18	907	Galatz	17	846
Alaska	5	233	Genf	17	860
Alexandria	13	657	Genua	7. 355, 9.	421
Alicante	13	624	Gibraltar	8	417
Almeria	13	625	Glasgow	6	297
Amsterdam	1	1	Grangemouth	6	299
Antwerpen	11	533	Granton	6	300
Apenrade	16	780	Greenock	6	301
Bahia	2	99	Guatemala	18	909
Baku	9	467	Guayaquil	18	898
Barcelona	13	613	Hadersleben	16	782
Bari	5	275	Hakodate	3	145
Batavia	6	304	Halifax, N. S.	16	824
Belize	18	903	Hamburg	8. 357, 18.	902
Berlin	18	917	Hamilton	17	859
Bilbao	8. 402,	415	Hangö	17	872
Bizerte	18	892	Hannover	18	924
Björneborg	17	870	Havana	12	609
Blyth	10	512	Havre	5. 245, 15.	693
Bombay	17	877	Heiligenhafen	16	782
Boness	6	293	Helsingfors	17	863
Bordeaux	11	545	Holtenau	16	782
Borgå	17	870	Hongkong	3. 158, 16.	801
Brake	17. 839,	841	Honolulu	17	844
Bremen	17	837	Huelva	9. 456,	460
Breslau	13	655	Island	4	194
Bridgetown	18	907	Itzehoe	16	782
Brisbane	2	110	Kapstadt	16	786
Budapest	5	275	Karlsruhe	17	850
Buenos Aires	12	565	Kiel	16	783
Cadiz	9	454	Kjøbenhavn	4. 181, 18.	899, 929
Cagliari	18	910	Klondyke	1	27
Calais	15	748	Kobe	3	131
Calcutta	17	854	Konstantinopel	4	226
Cappeln	16	780	Kotka	17	872
Caracas	17	880	Kristinestad	17	873
Cardiff	10	504	Kronstadt	9	468
Cartagena	13	625	Königsberg	2	69
Castro-Urdiales	8	407	Las Palmas	9	456
Chicago	1	33	Leer	17. 840,	841
Chittagong	17	857	Leipzig	18	922
Colombo	16	835	Leith	6	277
Constantza	17	847	Levuka	18	905
Danzig	18	912	Lima	18	909
Delfzijl	1	24	Lissabon	18	911
Dresden	18	920	Liverpool	10	507
Dundee	6	294	Livorno	5	239
Dunkerque	15	751	London	10. 469, 11. 562, 12.	586
Düsseldorf	16	831	Lourenço Marques	5	237
Emden	17. 840,	841	Lovisa	17	873
Eskefjord	4	196	Lübeck	16	773
Fiume	1	48	Macduff	6	302

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
macerio	2	100	Sanlucar de Barrameda	9. 457,	460
Madras	18	899	San Remo	9	448
Madrid 4. 221, 224, 11.	555, 12.	605	Santo Domingo	17	883
Malaga	13	625	Santos	2	98
Malta	1	28	St. a Cruz de Tenerife	9. 456,	458
Manila	7	346	St. Helena	16	835
Marseille	13	648	St. Johns, Antigua	4	228
Melbourne 4. 203, 18.	904		St. John, N. B.	16	825
Messina	7	351	St. Petersburg	9	462
Methil	6	302	St. Pierre, Martinique	7	344
Mexico 1. 38, 4.	197, 18.	913	St. Thomas	1	46
Milano	9	449	Savona	9	447
Montevideo	18	904	Schleswig	16	785
Montreal	16	821	Sevilla 9. 455,	457	
Moskva	17	882	Seydisfjord	4	196
München	18	927	Shanghai 3. 150, 16.	794	
Nagasaki 3. 139, 18.	908		Sibirien	14	661
Nantes	15	754	Singapore 3. 165, 16.	827	
Neapel	5	268	Smyrna	10	523
Neustadt	16	783	Soerabaia	6	306
Newcastle N. S. W.	2	109	Soulina	17	847
Newcastle on Tyne	10	509	Sousse	18	892
Newchwang	16	804	Stettin	13	634
New York 2. 112, 7.	309		Straits Settlements	3. 165, 16.	827
Nürnberg	13	630	Sydney. C. B.	16	823
Odessa	18	906	Sydney, N. S. W.	2	101
Papeete	7	350	Tammerfors	17	874
Pará	2	100	Tampico	4	200
Paraná	2	99	Tanger	4	219
Paris	18	896	Tarragona	13	624
Peking	3	118	Tientsin	3	160
Penedo	2	99	Tokio	3	124
Pernambuco 2. 100, 10.	521		Triest	7	347
Piræus	1	45	Trinidad	11	560
Pointe à Pitre 8. 400, 18.	903		Tripoli	18	909
Port au Prince	10	517	Tunis 5. 238, 18.	885	
Port Louis	7	342	Turin	9	448
Port Stanley	11	564	Valencia	13	624
Quebec	16	807	Valparaiso	18	894
Rangoon	11	558	Venedig	10	529
Rendsburg	16	783	Vera Cruz	4	200
Reval	9	465	Victoria B. C.	1	25
Reykjavik	4	194	Vladivostok	3	171
Riga	12	592	Wasa	17	874
Rio de Janeiro 2. 78, 10.	520		Washington 1. 31, 7.	356	
Rio Grande do Sul	2	99	Wellington	16	907
Rom	15	772	Wiborg	17	875
Rostock	16	783	Wien	5	235
Rouen	15	760	Willemstad	7	350
Rügen	13	642	Wismar	16	785
San Francisco	5	229	Yokohama 3. 135, 18.	914	
San Juan P. R.	18	905	Abo	17	876

Indberetning fra minister i særskilt sendelse til Kina og Japan

Ove Gude

Hefte. Side.

3 113

Stipendiatberetninger.

Indberetning fra konsulatstipendiat dr. juris. E. Einarsen angaaende det belgiske konsulatvæsen

Hefte. Side.

2 49

Indberetning fra kommerciel stipendiat Viggo Berck

15 765

— — — Martin Halset

14 661

— — — Christian Schjetnan

4 197

Indhold: Indberetning fra minister i særskilt sendelse til Kina og Japan, Ove Gude, s. 113.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 1. Udgivet ved departementet for det indre. 1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 gre.

Amsterdam.

*Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Ernst Philipson,
dateret 5 februar 1900.*

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	53	22 027	163	153 403	216	175 430	49	20 959	40	15 815	89	36 774
Seilskibe	3	513	7	3 899	10	4 412	1	99	-	-	1	99
Sum	56	22 540	170	157 302	226	179 842	50	21 058	40	15 815	90	36 873
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	88	29 549	269	291 835	357	321 384	60	18 396	43	56 235	103	74 631
Seilskibe.	49	12 481	71	52 139	120	64 620	10	2 991	10	4 271	20	7 262
Sum	137	42 030	340	343 974	477	386 004	70	21 387	53	60 506	123	81 893
Totalsum af ladede fartøier.	193	64 570	510	501 276	703	565 846	120	42 445	93	76 321	213	118 766
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	446	1	446	-	-	127	137 506	127	137 506
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	4	1 334	4	2 512	8	3 846
Sum	-	-	1	446	1	446	4	1 334	131	140 018	135	141 352
Konsulatdistriktet forøvrigt.												
Dampskibe	-	-	6	5 864	6	5 864	4	2 576	255	249 895	259	252 471
Seilskibe	-	-	1	745	1	745	38	12 216	59	43 152	97	55 368
Sum	-	-	7	6 609	7	6 609	42	14 792	314	293 047	356	307 839
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	8	7 055	8	7 055	46	16 126	445	433 065	491	449 191

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 4 073 407,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 351 403.

For ordre, reparation eller lign. anløb 10 norske fartøier dr. 3 940 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 229 dr. 204 295 tons,
til hovedstationen 51 dr. 45 450 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier: ved hovedstationen kr. 8 463.42,
ved vicekonsulsstationerne kr. 22 434.00; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 11 217.00.

Af svenske fartøier ved hovedstationen kr. 2 523.55, ved vicekonsuls-
stationerne kr. 7 212.17; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 3 606.08. Ialt til-
faldt generalkonsulen kr. 25 810.05.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 295.80 og i
svenske kr. 167.85; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 941.45 og i
svenske kr. 126.10.

Begge landes skibsfart tilsammen:

	Antal.	Tons.
Ankomne med ladning	920	764 194
— i ballast	20	13 002
Ialt	940	777 196
Afgaaede med ladning	307	165 182
— i ballast	623	604 636
Ialt	930	769 818

Sammenligning mellem 1899 aars skibsfart og middeltallet af de nærmest
foregaaende 5 aars skibsfart paa distriktet:

	Norske.		Svenske.		Norske og svenske.	
Ankomne fartøier i:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1894 .	468	278 516	136	78 347	604	356 863
1895 .	405	192 848	140	72 698	545	265 546
1896 .	484	284 020	146	94 106	630	378 126
1897 .	553	377 006	215	175 557	768	552 563
1898 .	552	428 644	251	224 498	803	653 142
Middeltallet for 1894 —1898	492	312 207	178	129 041	670	441 248
1899	711	572 901	229	204 295	940	777 196
altsaa mere i 1899 .	219	260 694	51	75 254	270	335 948

Af ovenstaaende summariske opgave fremgaar, at de forenede rigers
skibsfart paa dette distrikt har været endnu livligere i aaret 1899 end i fore-
gaaende aar. I 1899 ankom 137 fartøier dr. 124 054 tons mere end i 1898

og ved en sammenligning med middeltallet for femaarsperioden 1894—1898 ikke mindre end 270 fartøier dr. 335 948 tons mere, end samme ziffer udviser.

Sammenlignes fartøierne antal og drægtighed i 1899 med antal og drægtighed i 1898, udviser den norske skibsfart paa distriktet en forøgelse af 159 fartøier dr. 144 257 tons; den svenske er derimod formindsket med 22 fartøier dr. 20 203 tons.

Til forøgelsen af den norske skibsfart paa distriktet har i høi grad bidraget den del, et ikke ubetydeligt antal af Norges aller største fartøier har taget i trade med korn og stykgods fra de forenede Stater (Philadelphia og Newport News) samt malm fra britisk Nordamerika (Wabana).

Nedenstaaende tabel udviser navnene paa og drægtigheden af de omhandlede fartøier, det antal reiser, de har gjort til Amsterdam og Rotterdam, og de fremmede selskaber, for hvis regning de har været befragtede:

Til Amsterdam:

Keyston-Line. Philadelphia—Amsterdam:

„Mathilda“,	2 269 tons,	2 reiser,
„Otta“,	2 088 „	1 —
„Blaamanden“	2 037 „	3 —
„Løvestakken“,	2 003 „	2 —
„Avona“,	1 933 „	1 —

Nova Scotia Steel Company Ltd. Wabana—Amsterdam:

„Nordpol“,	2 428 tons,	3 reiser,
„Olaf Kyrre“	1 957 „	2 —
„Rauma“,	1 954 „	2 —
„Björgvin“,	1 785 „	2 —
„Stiklestad“	1 113 „	1 —

Til Rotterdam:

Keyston-Line. Philadelphia—Rotterdam.

„Blaamanden“,	2 037 tons,	1 reise,
„Avona“,	1 933 „	4 —

Cosmopolitan-Line. Philadelphia—Rotterdam:

„Florida“	2 302 tons,	5 reiser,
„Hanseat“,	2 177 „	7 —
„Nordkyn“,	2 104 „	4 —
„Blaamanden“,	2 037 „	3 —

Holland—Amerika-Line. Rotterdam—Newport News:

„Storfond“,	2 256 tons,	1 reise.
-------------	-------------	----------

Nova Scotia Steel Company Ltd. Wabana—Rotterdam:

„Frithjof Nansen“,	2 094 tons,	2 reiser,
„Otta“,	2 088 „	2 —
„Olaf Kyrre“,	1 957 „	1 —
„Rauma“,	1 954 „	2 —
„Björgvin“,	1 785 „	3 —
„Stiklestad“	1 113 „	2 —

Nedenstaaende tabel udviser, at de til distriktet i 1899 ankomne norske og svenske fartøier, saavel hvad angaar antal som drægtighed, repræsenterede de største zifre, som i nævnte henseende her har forekommet i 30 aar.

Til distriktet ankomne norske og svenske fartøier:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
- 1870 .	682	190 747	i 1885 .	518	195 674
- 1871 .	838	229 319	1886 .	522	192 436
1872 .	854	245 876	1887 .	575	216 243
1873 .	857	242 414	1888 .	480	178 668
- 1874 .	893	257 894	1889 .	500	189 408
- 1875 .	692	211 882	1890 .	612	224 798
1876 .	924	296 020	1891 .	540	222 028
1877 .	918	306 773	1892 .	566	267 350
- 1878 .	771	266 624	1893 .	497	240 184
- 1879 .	720	244 488	1894 .	604	356 863
- 1880 .	769	270 702	1895 .	545	265 546
1881 .	855	304 056	1896 .	630	378 126
- 1882 .	701	251 916	1897 .	768	552 563
- 1883 .	795	297 347	1898 .	803	653 142
- 1884 .	768	292 745	1899 .	940	777 196

Interessant er det at iagttage, hvorledes fartøjerne i nævnte tidsrum har tiltaget i størrelse. Som bevis herpaa tjener en sammenligning mellem opgaverne for 1876 og 1899. De i førstnævnte aar ankomne 924 fartøier havde en drægtighed af 296 020 tons, medens de 940, som ankom i 1899, havde en drægtighed af tilsammen 777 196 tons eller en øgning i størrelse af ca. 163 procent.

Forholdet mellem dampskibe og seilskibe fremgaar af følgende zifre:

Norske og svenske tilsammen 789 dampskibe dr. 700 578 tons og 151 seilskibe dr. 76 618 tons, hvoraf norske 580 dampsk. dr. 503 124 tons og 131

seilskibe dr. 69 777 tons samt svenske 209 dampsk. dr. 197 455 tons og 20 seilskibe dr. 6 840 tons.

I 1898 var forholdet følgende: norske og svenske tilsammen 623 dampskibe dr. 563 203 tons og 180 seilskibe dr. 89 939 tons, heraf norske 384 dampskibe dr. 343 731 tons og 168 seilskibe dr. 84 913 tons samt svenske 239 dampskibe dr. 219 472 tons og 12 seilskibe dr. 5 026 tons.

Hvad dampskibene angaar, viser 1899 en øgning for begge lande tilsammen af 166 fartøier dr. 137 375 tons, seilfartøierne viser derimod en formindskelse af 29 fartøier dr. 13 321 tons.

Øgningen i antallet af ankomne fartøier, der som oven angivet udgjør 137, falder saaledes udelukkende paa dampskibene.

Mellem fartøier, som i 1899 ankom og afgik med ladning eller i ballast, har forholdet været følgende:

	Norske.		Svenske.		Norske og svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne med ladning	703	565 846	217	198 348	920	764 194
— i ballast	8	7 055	12	5 957	20	13 002
Afgaaede med ladning	213	118 766	94	46 416	307	165 182
— i ballast	491	449 191	132	155 445	623	604 636

Antallet og drægtigheden af de i ballast ankomne norske og svenske fartøier har ligesom i foregaaende aar udgjort en ubetydelig brøkdel af de med ladning ankomne fartøiers antal og drægtighed. Ogsaa i 1899 var det vanskeligt at erholde udfragter i nederlandske havne, hvorfor ogsaa blot omtrent trediedelen af norske og svenske fartøier i distriktet afgik med ladning.

Bruttofragter optjente af:

ankomne fartøier	kr. 5 902 696
afgaaede —	„ 622 901
	kr. 6 525 597

sammenlignet med 1898:

ankomne fartøier	kr. 5 418 851
afgaaede —	„ 807 731
	kr. 6 226 582

Totalbeløbet af bruttofragter for hid ankomne fartøier udviser ved en sammenligning med foregaaende aar en øgning i dette aar af 483 845 kroner, medens derimod totalbeløbet af fragterne for afgaaede fartøier angiver en formindskelse i dette aar af 184 830 kroner.

Formindskelsen falder med 109 135 kroner paa norske og med 75 695 kroner paa svenske fartøier.

I totalbeløbet af optjente bruttofragter er ikke medregnet fragt, som er optjent af fartøier i saakaldt „timecharter“.

	1899.	1898.
Ankomne dampskibe . . .	4 137 622	3 335 042
Afgaaede — . . .	551 214	710 085
Ankomne seilskibe . . .	1 765 074	2 083 809
Afgaaede — . . .	71 687	97 646

Nedenstaaende tabel angiver de forskjellige lande, hvorfra norske og svenske fartøier er ankommet hid med ladning:

1899.

Ankomne med ladning fra:	Norske fartøier.		Svenske fartøier.		Norske og svenske fartøier.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	193	64 571	—	—	193	64 571
Sverige	157	166 820	176	166 277	333	333 097
Ruslands nordl. havne og Finland	30	22 274	14	12 629	44	34 903
Tyskland	15	7 722	5	3 431	20	11 153
England og Skotland	110	50 225	4	2 184	114	52 409
Frankrige og Belgien	7	2 979	6	1 862	13	4 841
Andre steder inden di- striktet	3	1 283	—	—	3	1 283
Spanien og Portugal	25	21 848	4	5 078	29	26 926
Grækenland	5	4 766	—	—	5	4 766
Middelhavet	5	2 995	1	480	6	3 475
Sortehavet	1	1 098	—	—	1	1 098
Amerikas foren. stater og britisk Amerika	115	191 466	4	3 083	119	194 549
Sydamerika, Brasilien	9	9 147	—	—	9	9 147
Centralamerika . . .	3	1 545	—	—	3	1 545
Mexico, Vestindien .	18	8 396	—	—	18	8 396
Afrikas nordkyst . .	5	6 228	2	3 031	7	9 259
Afrikas vestkyst . .	—	—	1	293	1	293
Engelsk Indien . . .	1	1 972	—	—	1	1 972
Ostindien	1	512	—	—	1	512

Med ladning fra distriktet afgaaede norske og svenske fartøier er afgaaet til følgende lande:

Afgaaede med ladning til:	Norske fartøier.		Svenske fartøier.		Norske og svenske fartøier.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	120	42 445	—	—	120	42 445
Sverige	1	249	79	35 283	80	35 532
Ruslands nordl. havne og Finland	1	341	4	3 962	5	4 303
Tyske og danske havne	2	1 752	—	—	2	1 752
England og Skotland	45	20 652	1	547	46	21 199
Belgien og Frankrige	3	2 996	4	1 123	7	4 119
Spanien	1	764	—	—	1	764
Andre steder inden di- striktet	16	5 416	4	3 134	20	8 550
Forenede stater . .	21	42 809	2	2 367	23	45 176
Sydamerika	2	1 007	—	—	2	1 007
Mexico	1	336	—	—	1	336

Blandt norske og svenske fartøier, som er afgaaet med ladning til resp. Norge og Sverige, indtager de, som gjør regelmæssige reiser mellem nævnte lande og Nederlandene, den første plads.

Winge & Co.s dampskibe, hvoraf 2 gjorde regelmæssige ture mellem Kristiania og Amsterdam (i de fleste tilfælde med anløb af Gøteborg paa tilbagereisen) og to andre mellem Kristiania og Rotterdam, gjorde ialt 99 reiser, repræsenterende 36 461 tons. Dampskibe, tilhørende aktieselskaberne „Svea“ i Stockholm og „Göta“ i Gøteborg, gjorde resp. 14 og 48 reiser, repræsenterende 11 181 og 17 899 tons.

Hvilken stilling Norges og Sveriges skibsfart indtager i forhold til andre nationers (den nederlandske medregnet) i dette distrikt, fremgaar af nedenstaaende tabel:

(Officiel komparativ statistik over skibsfarten i 1899 udkommer ikke før i slutningen af november 1900).

Ankom- ne i:	Alle nationers.		norske.		Deraf svenske.		andre.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1896:	11 053	7 890 695	521	314 094	147	89 519	10 385	7 487 082
1897:	11 235	8 513 620	591	420 387	215	166 279	10 429	7 926 954
1898:	11 067	8 695 005	572	465 242	254	214 032	10 241	8 015 731

De andre fartøier i sidste rubrik for 1898 tilhørte følgende nationer:

Nederlandske	3 002	fartøier dr. 2 194 236 tons
Engelske	5 111	— „ 4 158 905 —

Tyske	1 520	fartøier	dr. 1 012 361	tons
Danske	249	—	” 230 639	—
Spanske	97	—	” 144 621	—
Alle øvrige	262	—	” 274 969	—

Paa- og afmønstringer.

I Amsterdam paamønstreredes paa norske fartøier 41 norske, 6 svenske og 146 udenlandske sjømænd samt afmønstreredes 135 norske, 34 svenske og 104 udenlandske sjømænd. Paa svenske fartøier paamønstreredes 1 svensk og 6 udenlandske sjømænd samt afmønstreredes 19 svenske og 5 udenlandske sjømænd.

Ved hovedstationen paamønstreredes altsaa tilsammen 200 og afmønstreredes 297 sjømænd.

Ved samtlige vicekonsulater i distriktet paamønstreredes med norske fartøier 398 norske, 123 svenske og 382 udenlandske sjømænd samt afmønstreredes 637 norske, 120 svenske og 383 udenlandske sjømænd. Med svenske fartøier paamønstreredes ved vicekonsulsstationerne 10 norske, 36 svenske og 43 udenlandske sjømænd samt afmønstreredes 35 svenske og 11 udenlandske sjømænd.

Ialt paamønstreredes ved vicekonsulsstationerne 992 og afmønstreredes 1 186 sjømænd, og i hele distriktet foretoges saaledes ialt 1 192 paa- og 1 483 afmønstringer.

Rømninger.

Ved hovedstationen rømte fra norske fartøier 5 norske, 3 svenske og 4 fremmede sjømænd og fra svenske fartøier 4 svenske sjømænd.

Ved vicekonsulsstationerne rømte fra norske fartøier 2 norske, 15 svenske og 6 fremmede sjømænd samt fra svenske fartøier 2 norske, 11 svenske og 5 fremmede sjømænd.

I distriktet rømte saaledes fra norske fartøier 35 sjømænd og fra svenske fartøier 22 sjømænd.

Indkjøbte og solgte fartøier.

For norsk regning indkjøbtes et dampskib og et seilskib med en samlet drægtighed af 1 474 tons. Købesummerne udgjorde tilsammen 171 900 kroner.

Til udlandet solgtes 4 norske seilfartøier dr. 2 404 tons samt et svensk dampskib dr. 826 tons.

Sjøulykker.

Paa den nederlandske kyst indtraf 2 sjøulykker. Begge fartøier hørte hjemme i Norge og blev her kondemnerede. Besætningerne reddedes.

Hjemsendte hyrebeløb.

Af generalkonsulatet og sømandsmissionen i Amsterdam er pr. post til Norge og Sverige afsendt tilsammen kr. 5 620.50.

Af vicekonsulatet i Rotterdam og sømandsmissionen dersteds sendtes ligeledes pr. post til Norge og Sverige kr. 21 332.50.

Til Norge sendtes endvidere kr. 653.40, udgjørende efterladenskaberne efter her afdøde normænd, medens et beløb af kr. 659.44, udgjørende efterladenskaberne efter her afdøde svenske undersaatte, oversendtes til Sverige.

I løbet af aaret 1899 afsendtes i embedsanliggender fra generalkonsulatet tilsammen 1 011 skrivelser og telegrammer.

Handelen.

Opgave over nogle af de vigtigste handelsartikler, som i 1899 indførtes fra Norge til Nederlandene og ligeledes over nogle saadanne varer, som fra sidstnævnte land i samme aar udførtes til Norge:

(Fuldstændig statistik udkommer ikke før høsten 1900).

Indførsel fra Norge:

Tømmer, lasten bestaaende udelukkende heraf, usaget . . .	8 802 tons
— — — — — " — — — — — sagnet . . .	35 170 "
— alle andre slags virke, ikke særskilt nævnt, usaget . . .	86 000 gulden
— — — — — " — — — — — sagnet . . .	opgave mangler
Tran	4 819 000 kg.
Stokfisk	3 252 000 "
Kobber	220 000 "

Udførsel til Norge.

Genever	916 hl.
Manufakturjern	182 000 kg.
Margarin, spiselig og andre surrogater for smør	240 000 "
Do., raa	704 000 "
Oljer	461 000 "
Melissukker	1 840 000 "
Bastardsukker	911 000 "

I aaret 1898 indførtes fra Norge:

Kemikalier	7 520 gulden
Tømmer, lasten bestaaende udelukkende heraf, usaget,	19 692 tons
	433 224 "

Tømmer, lasten bestaaende udelukkende heraf, saget,	31 324 t.	877 072 gulden
Do. alle andre slags virke, ikke særsk. nævnt, usaget		46 683 —
Do. ————— saget		2 381 606 —
Tøndestav		157 652 —
Snedkeriarbeide		9 690 —
Huder, skindfælder og læder, tørkede	302 775 kg.	302 775 —
Do. ————— saltede	177 552 -	124 279 —
Is	12 225 000 -	146 700 —
Jern, malm	1 382 029 -	8 292 —
Do., plader, stænger, skiver m. m.	31 291 -	6 258 —
Do., nagler og spiger	207 502 -	62 251 —
Do., affald, skrabjern m. m.	340 606 -	10 218 —
Konserver	5 827 -	5 827 —
Kobber	261 261 -	261 261 —
Kortvarer		23 534 —
Kluder	3 316 950 -	398 034 —
Manufakturvarer		6 464 —
Margarin	21 433 -	17 146 —
Papir, alle slags uden undtagelse, hvidt, graat eller farvet, nodepapir		98 679 —
Do., møbel, karduspapir m. m.		40 973 —
Sten	730 765 -	11 692 —
Tran	4 010 208 -	1 082 756 —
Bødkerarbeide		7 162 —
Farver	834 915 -	417 457 —
Fisk, sild, saltet	3 733 033 -	373 303 —
— fersk saltvandsfisk	286 740 -	34 409 —
— anden, røget, saltet eller tørret fisk und- tagen røget sild og saltet torsk	402 076 -	24 125 —
— stokfisk	3 088 367 -	617 673 —
Svovlkis	4 400 000 -	396 000 —
Diverse		3 810 145 —
Totalværdien af indførselen fra Norge i 1898		12 200 860 gulden
— — — — — i 1897		9 103 577 —
Altsaa en øgning i 1898 af		3 097 283 gulden

Til Norge udførtes fra Nederlandene i 1898.

Korn, hvedemel	878 313 kg.	263 494 gulden
Andet mel med undtagelse af rugmel	76 200 -	22 860 —
Grønsager	135 315 -	40 595 —
Tøndebaand	203 150 -	32 504 —
Huder, skindfælder og læder:		
uberedte, tørrede	46 822 -	46 822 —
uberedte, saltede	122 426 -	85 698 —
beredte	2 720 -	14 960 —
Jern, smedet, støbt, jerntraad m. m.	1 189 335 -	415 256 —

Instrumenter, matematiske, fysiske, kirurgiske

og optiske	8 441 kg.	21 103	gulden
Lys	55 188 -	55 188	—
Ost	129 528 -	45 335	—
Bomuld, uspunnen	48 129 -	28 877	—
Klæder	1 283 -	8 339	—
Sukkerbageriarbeide m. m.	5 074 -	5 074	—
Kaffe	2 002 129 -	880 937	—
Stenkul	996 040 -	9 960	—
Cokes	3 835 000 -	19 175	—
Kobbertraad	26 858 -	40 287	—
Lim	11 577 -	5 789	—
Kluder	71 340 -	8 561	—
Bly	125 731 -	31 433	—
Manufakturvarer af bomuld	3 193 -	9 579	—
Do. - hamp, lin etc.	7 986 -	9 583	—
Do. - uld	3 333 -	33 330	—
Margarin, spiselig	168 946 -	135 157	—
Do., raa	527 947 -	237 576	—
Mask	4 473 030 -	17 892	—
Oljer, jordnøddelje	234 855 -	105 685	—
Do., linolje	226 006 -	51 981	—
Do., andre oljer	65 461 -	16 175	—
Do., palmeolie	12 134 -	6 067	—
Papir, alle slags, hvidt, graat eller farvet, nodepapir m. m.	19 360 -	11 616	—
Møbel-, karduspapir m. m.	31 242 -	28 118	—
Kartpapir	100 897 -	40 358	—
Beg	33 595 -	6 719	—
Flesk	95 950 -	38 380	—
Salpeter, raa	44 800 -	13 440	—
Do., raffineret	24 000 -	9 600	—
Zink, raa	51 877 -	12 969	—
Do., bearbejdet	80 672 -	22 588	—
Staal, arbejdet	12 869 -	19 304	—
Staaltraad	26 496 -	26 496	—
Stearin	103 725 -	47 724	—
Sukker	3 011 706 -	1 107 546	—
Tobak og cigarer	151 959 -	569 036	—
Tin	5 696 -	9 114	—
Rebslagerarbeide	48 794 -	29 276	—
Fjer og dun	10 410 -	20 820	—
Farver, utilberedte	165 210 -	82 605	—
Do., andre undtagen blæk	10 791 -	8 093	—
Fisk, saltet sild	252 150 -	25 215	—
Vitriol	60 923 -	7 311	—
Uld	42 590 -	57 000	—
Zinkhvidt	885 014 -	221 253	—
Diverse		123 634	—

Totalværdien af udførselen til Norge herfra i 1898 6 045 817 gulden

— „ — i 1897 5 418 211 —

Altsaa en øgning i 1898 af 627 606 gulden

I 1898 indførtes til Nederlandene varer til en samlet værdi af 1 795 746 417 gulden, og i samme aar udførtes varer derfra for ialt 1 515 851 092 gulden.

Jernmalm.

I 1899 ankom med jernmalm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam:

115 norske dampskibe dr.	136 802 tons med	300 921 000 kg.
55 svenske — „	87 749 „ „	164 063 000 „
	224 551 tons med	464 984 000 kg.
141 fremmede — „	229 339 „ „	509 613 700 „
311 dampskibe . . dr.	453 890 tons med	974 597 700 kg.

I 1898 ankom med saadan malm fra Sverige til Amsterdam og Rotterdam:

66 norske dampskibe dr.	97 224 tons med	197 244 800 kg.
62 svenske — „	91 043 „ „	174 413 800 „
	188 267 tons med	371 658 600 kg.
191 fremmede — „	253 884 „ „	590 111 600 „
319 dampskibe . . dr.	442 151 tons med	961 770 200 kg.

De fremmede fartøier har været af britisk, nederlandsk, dansk og tysk nationalitet.

Trælast.

Følgende kan anføres om trævaremarkedets almindelige stilling i 1899.

Saa vel indkjøbs- som salgspriserne for alle sorter og maal var i stadigt stigende. Skjønt allerede i 1898 prisen for bjelker holdt sig altfor høi i forhold til konsumtionen, var dog indkjøbsprisen for denne artikel i 1899 endnu højere.

Importen af svenske bjelker i nævnte aar blev ogsaa som følge deraf betydelig mindre. Kvaliteten af bjelkerne var i almindelighed meget god.

Af saget træ var tilførselen ikke nævneværdig større end i 1898, og skjønt skibningen fortsattes til langt ud i sæsonen, findes der her ikke noget anseeligt forraad. Dette turde dog være tilstrækkeligt indtil den nye tilførsel i 1900, men grove bord er for størstedelen udsolgte.

Konsumtionen var god og konkurrancen fuldt ud ligesaa skarp som før. Stemningen paa markedet er fast.

Bjelker betales fob med 66—73 fl. pr. tylvt. Priserne for de mest gangbare gransorter (usorterede) har været følgende:

3 × 9—11	fl. 78—96	pr. stand.
3 × 7—8	" 69—78	" —
2 ¹ / ₂ × 7	" 66—75	" —
2 ¹ / ₂ × 6 ¹ / ₂	" 63—72	" —
2 ¹ / ₂ × 6	" 63—72	" —
1 ¹ / ₂ × 11	" 84—96	" —
1 ¹ / ₄ × 11		
1 × 11		
1 ¹ / ₂ × 10	" 81—90	" —
1 ¹ / ₄ × 10		
1 × 10		
1 ¹ / ₂ × 9	" 81—87	" —
1 ¹ / ₄ × 9		
1 × 9		
1 ¹ / ₂ × 8	" 72—81	" —
1 ¹ / ₄ × 8		
1 × 8		
1 ¹ / ₂ × 7	" 69—78	" —
1 ¹ / ₄ × 7		
1 × 7		
1 ¹ / ₂ × 6	" 66—73 ¹ / ₂	" —
1 ¹ / ₄ × 6		
1 × 6		
1 × 5	" 60—66	" —
1 × 4	" 48—54	" —

Af floorings fra Norge og Sverige, høvlede 1 : a & 2 : a

9"	fl. 106—112	pr. std. cif.
8"	" 100—105	- " -
6"	" 84—92	- " -
5"	" 80—90	- " -

med reduktion for 3 : a fl. 9.

T o b a k .

Importen fra Sumatra var rigeligere end nogensinde tilforn, og ikke mindre end 233 409 baller deraf hidførtes. Kvaliteten var dog ikke saa god som foregaaende aar; varen betingede 92 cent mod 122 cent i 1898. Hele udbyttet var 33 millioner gulden mod 37¹/₂ million i 1898.

Fra Java importeredes 307 130 baller mod 266 328 i 1898. Prisen var blot ubetydelig lavere, saa at udbyttet maa betragtes som særlig tilfredsstillende. Ialt indbragte høsten 16¹/₂ million gulden.

Af Borneotobak bragtes paa markedet overveiende produkter fra den britiske del af øen. Antallet baller (22 736) og udbyttet (næsten 2 750 000 gulden) var større end i noget foregaaende aar, skjønt prisen i de senere aar er sunket noget. Fra Manila, Amerika, Grækenland og Tyrkiet indførtes hid ialt 38 383 baller.

Den aller største del af importen, til en værdi af 43 000 000 gulden, gik til Amsterdam, medens resten til en værdi af omkring $9\frac{1}{2}$ million førtes til Rotterdam.

K a f f e .

Af „Nederlandsche Handelmaatschappij“, som ifølge kontrakt med regjeringen formidler salget af afkastningen paa regjeringsplantagerne, solgtes i 1899 212 058 baller og 177 kasser.

Af private solgtes 365 942 baller og 1 218 kasser; altsaa bragtes paa markedet ialt 578 000 baller og 1 395 kasser mod 469 327 baller og 1 887 kasser i 1898.

Med undtagelse af en tilfældig ubetydelig prisstigning i mai var prisen jævnt nedadgaaende helt til august, da handelen i denne vare blev noget livligere. For de forskjellige sorter stillede priserne sig i aaret saaledes:

	1 jan.	marts.	mai.	aug.	nov.	dec.
Java, ordinær	33	$26\frac{1}{2}$	$27\frac{3}{4}$	$25\frac{3}{4}$	$34\frac{1}{2}$	$34\frac{1}{2}$
„blank“	39	35	36	30	40	40
W. J. B.	$34\frac{1}{2}$	30	31	26	33	31
Santos	20	17	$18\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{2}$	$20\frac{1}{2}$
Afrikansk	16	$16\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{2}$	15	18	$17\frac{1}{2}$

Udsigterne for følgende aar er ikke ugunstige.

T h e .

Af javanesisk the importeredes til Amsterdam 64 746 kasser samt til Rotterdam 794 kasser. Hele tilførselen realiseredes.

Prisen steg hastig for ordinær og god vare helt til april; derefter indtraadte en pause, som efterfulgtes af et ubetydeligt prisfald. Ved den sidste auktion i december var dog prisen igjen høiere.

Af kinesisk the solgtes hersteds 4 038 halvkasser.

K a k a o .

Stemningen for denne vare holdt sig i begyndelsen af aaret rolig og fast. Da den betydelige omfatning af høsten fra Guayaquil m. fl. steder blev kjendt, sank prisen noget. Aarets sidste maaneder udmærkede sig ved efterspørgsel efter alle sorter, hvorved prisen atter steg.

Til Nederlandene indførtes 13 900 baller mod 15 000 foregaaende aar.

Javakakaoen betingede 44—50 cent og Surinamkakaoen $37\frac{1}{2}$ — $42\frac{3}{4}$ cent, alt per $\frac{1}{2}$ kilogram.

Sukker.

Gjennemsnittsprisen for aaret var for 88 pct. bedesukker 10 sh. og for no. 14 Java 12 sh. 1 d.

Forraadet ansloges i begyndelsen af 1899 til 2 390 000 tons mod 2 532 000 tons i 1898 og ved 1899 aars slutning til 2 366 000 tons mod 2 323 000 tons i 1898. Produktionen paa hele jorden, som i 1898—1899 opgaves at være 8 864 772 tons, anslaaes for 1899—1900 til 8 180 000 tons nemlig til 5 480 000 tons bedes- og 2 700 000 rørsukker.

Ris.

De fluktuationer, prisen for ris undergik, var betydelige, om end ikke saa voldsomme som i 1898.

Høsten i Birma i aaret 1900 anslaaes til 1 900 000 tons eller 300 000 tons mere end i 1899.

Importen hid omfattede 1 967 000 baller mod 1 737 000 i 1898. Forraadet her udgjøres af 10 000 baller.

Huder.

Til dette marked førtes hovedsagelig huder fra de ostindiske kolonier. Allesteds indtraadte prisstigning.

Af de forskjellige slags huder hidførtes:

Ostindiske nødkreaturhuder	199 177 st.
bøffelhuder	246 511 "
Huder fra Venezuela, tørrede	3 830 "
— " — saltede	1 756 "
Ostindiske gjedehuder	517 308 "
hjortehuder	19 678 "
faarehuder	4 341 "
og bøffelhorn	25 883 "

Indigo.

I 1899 indførtes ialt 4 079 kasser. Heraf og af de ved aarets begyndelse gjenværende 4 900 kasser var der den 31te december 1 115 kasser igjen.

Prisen, som i begyndelsen af aaret var meget lav, steg efterhaanden noget, men kan ikke ansees for at være tilfredsstillende.

Java producerer aarlig omkring 7 à 800 000 kg. indigo, og en stor del deraf føres til Nederlandene. I de sidste aar er prisen derpaa sunket betydelig, og der er al grund til at antage, at prisfaldet vil blive af varighed.

Petroleum.

Flere af de indiske petroleumsføretagenders aktier er gjenstand for meget livlig spekulation paa børsen hersteds. Særlig gjælder dette om „Kon. Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen“. Dette selskab, som har en vældig aktiekapital, uddelte for 1897 52 pct., og dets aktier noteredes ved slutningen af nævnte aar til 625 fl. I 1898 sank aktierne til 246 fl., og selskabet uddelte for samme aar blot 6 pct. Den 25de november 1899 kunde selskabets aktier kjøbes for 165 fl., da pludselig underretning kom, at en rig kilde atter var opdaget. Følgen heraf blev, at aktierne nogle dage senere noteredes til 300 fl. Det er unødvendigt at nævne, at mange har erhvervet store formuer paa dette foretagende, men at endnu flere paa nogle timer derpaa har mistet alt, hvad de eiede.

Et andet stort indisk foretagende, „Moeara Enim“, til hvilket der knyttes lyse forhaabninger, fortsætter med fremgang at exploitere sine meget vidtstrakte omraader paa det paa mineralier og olje saa rige Java.

Pengemarkedet og finanspolitik.

De sterke vekslinger paa pengemarkedet øvede stor indflydelse paa kursen paa de nationale værdipapirer.

Nederlandske $2\frac{1}{2}$ pct. statsobligationer stod den 2den januar i $86\frac{5}{8}$ pct. i mai noteredes de endnu til $85\frac{3}{4}$ pct., i juli faldt de til $81\frac{3}{4}$ pct., i august til $80\frac{5}{8}$ pct. for derefter at stige noget, men den 22de december var de nede i $79\frac{1}{2}$ pct. og den sidste notering for aaret var 80 pct. eller 7 pct. lavere end ved aarets begyndelse. 3 pct. statsobligationerne havde i det hele samme skjæbne. Den 1ste januar stod de i $96\frac{3}{4}$ pct. og ved aarets slutning i $91\frac{3}{4}$ à 92 pct., altsaa $4\frac{3}{4}$ pct. lavere end ved begyndelsen af 1899.

I 1899 var de laveste og høieste kurser for norske og svenske statsobligationer følgende:

Norge . . .	1888's obligationer	3 pct.	$97\frac{3}{4}$	
	1892's	— 4 „	$98\frac{7}{8}$	101
Sverige . . .	1890's	— $3\frac{1}{2}$ pct.	93	$99\frac{3}{4}$
	1895's	— $3\frac{1}{2}$ „	99	

Toldforbund mellem Nederlandene og Tyskland.

Spørgsmaalet om indgaaelse af et toldforbund mellem Nederlandene og

Tyskland har i den sidste tid været gjenstand for diskussion i saavel den hollandske som tyske presse. I tyske blade lader man det urigtig faa udseende af, at spørgsmaalet er opkastet hersteds. En anseet avis her har ivrig sysselsat sig med sagen og blandt andet fra en mængde fremstaaende personer begjæret svar paa følgende spørgsmaal:

1. Kan et toldforbund mellem Tyskland og Nederlendene ansees for at medføre nytte for sidstnævnte land?
2. Vilde et saadant forbund fra politisk synspunkt medføre fare for Nederlandenes selvstændighed?

De fleste af de personer, til hvem avisen har henvendt sig, har stillet sig som modstandere mod det fremkomne forslag.

Blot i Tilburg, centret for den største tilvirkning af manufakturvarer m. m., ser man fordele ved det fremkomne forslag og kan ikke heller fra politisk synspunkt indse farer for Nederlandene ved et toldforbund med den mægtige nabo.

Fisket.

Sildefisket. Dette fiske dreves i aaret 1899 af 614 fartøier, som havde en fangst af 278 769 tønner sild. I 1898 opfiskedes af 613 fartøier tilsammen 507 510 tønner. Af hensyn til de høje priser, som til det sidste gjorde sig gjældende, dreves fisket længere end foregaaende aar, og nogle fiskere fortsatte dermed til efter midten af december udenfor den franske kyst, uden at dette sene fiske dog kronedes af fremgang.

Siden 1883 har man ikke havt saa daarlig fangst. Prisen var imidlertid $20\frac{1}{2}$ gulden per tønne mod 11 gulden foregaaende aar. Det finansielle resultat af fisket maa derfor ansees for tilfredsstillende, thi de nævnte 278 769 tønner indbragte 5 714 774 gulden, medens fisket i 1898 blot gav 4 150 706 gulden.

Torsk og kolje.

Ligesom i 1898 var fisket ikke meget rigt, og færre og færre fartøier udrustes nu for dette.

Trawlfisket.

Udbyttet var middelmaadigt. Ligesom i en foregaaende beretning maa det fremholdes, at naar maskiner og udrustning paa de fartøier, hvormed fisket drives, bliver ældre og kræver reparationer og istandsættelse, vil de nu ret tilfredsstillende resultater vise sig negative.

Ansjovis.

Hele fangsten udgjorde ikke mere end 21 700 ankere mod 59 000 i 1898. Forraadet er nu 35 500 ankere, hvoraf 14 000 fra 1899.

Prisen for ansjovis var i 1899 39 gulden mod 33 gulden i 1898.

L a x e f i s k e t .

Aaret 1899, hvori blot 25 785 lax bragtes paa markedet, maa betegnes som det daarligste paa tretti aar. Resultatet af fisket vækker saa meget større forundring, som dette ikke havde at lide under is eller høi vandstand. Flere fiskerier maatte ophøre med alt fiske.

I fiskehallen i Rotterdam, som er bygget af kommunen, og hvor offentlige auktioner holdes af kommunens tjenestemænd, solgtes fisk for 324 953 fl. mod 336 464 fl. i 1898.

F i s k e a u k t i o n s v æ s e n e t i Y m u i d e n .

I løbet af de seneste aar har regjeringen med stor bekostning udført omfattende havnearbejder i Ymuiden og blandt andet der ladet bygge en ny fiskehavn. Der fortløber nu alle til Ymuiden ankommande fiskefartøier. Regjeringen har endvidere ved havnen ladet opføre en tidsmæssig fiskehal for salg af den didbragte fisk, som pr. jernbane, der er ført helt op til hallen, bekvemt føres til store konsumtionssteder saavel i Nederlandene som i udlandet. Denne bygning aabnedes for almindelig brug den 1ste juli sidstleden og kort forud promulgeredes to kongelige beslutninger, hvorved forskrifter gaves om brugen af havnen og ordningen af salget af fisk i den nye hal.

K o r n m a r k e d e t , h ø s t e n , s u n d h e d s t i l s t a n d e n o g h u s d y r s y g d o m m e n e .

Kornmarkedet var i aarets løb temmelig roligt, og priserne undergik ikke voldsomme fluktuationer.

Af rug hidførtes 159 885 ladninger mod 174 385 ladninger i 1898. Prisen vekslede mellem 135 fl. og 150 fl. for 2 100 kg. Ved aarets slutning stod rug i en pris af 140 fl. for nævnte kvantitet.

Af hvede importeredes 325 425 ladninger mod 381 575 ladninger i 1898. Den laveste pris (for 2 400 kg.) var 165 fl. (fra Sortehavet) og den højeste 220 fl. (Amerik. Red winter).

Af byg importeredes 135 243 ladninger mod 161 216 ladninger foregaaende aar. Laveste og højeste pris (for kurlandsk, 1 950 kg.) var resp. 135 og 150 fl. Ved aarets slutning stod bygget i 125 fl. for 2 000 kg.

Havreindførselen udgjorde 163 280 ladninger mod 128 499 ladninger foregaaende aar. Prisen var lavest 5,90 fl. og høiest 6,50 fl. per 100 kg. Ved aarets slutning stod havren i en pris af 6,25 fl. per 100 kg.

Maisindførselen bestod af 241 357 ladninger mod 239 700 ladninger i

1898. Den laveste pris (per 100 kg.) var 4,75 fl. og den højeste 5,50 fl. Ved aarets slutning betingede maisen en pris af 90 fl. per 2 000 kg. Forraadene ved begyndelsen af 1900 er ikke store.

Høsten i Nederlandene blev over middels. Resultatet var for de fleste kornsorters vedkommende meget godt, og udbyttet paa enge og volde var rigeligt. Derimod betragtes det forløbne aar som et daarligt frugtaar.

Sundhedstilstanden i det forgangne aar har været meget tilfredsstillende. Dødelighedsprocenten i et flertal af byerne er meget lav og i Amsterdam med omkring 530 000 indbyggere har i 1899 middeltallet været $15\frac{11}{100}$ per tusen. Nogle tilfælde af tyfus er vistnok indtruffet i Rotterdam, men antallet deraf kan dog ikke ansees for at indgyde uro af hensyn til byens folkemængde, som udgjør næsten 300 000 indbyggere. Stadige undersøgelser paa gaar i hensigt at søge at udfinde aarsagen til forekomsten af sygdommen, som nogle tilskriver et bestemt arnested for smitten i nærheden af byen og andre mangel paa kontrol med filtreringen af vandet i Maasfloden.

Nogle tilfælde af tyfus (omkring 3 å 4) er ogsaa indtruffet blandt sjømænd paa fra Philadelphia og Newport News til Rotterdam ankomne norske fartøier.

Med stor opmærksomhed har man her fulgt pestens vandringer og særlig udbruddet deraf i Portugal, hvilket land staar i livlig handelsforbindelse med Nederlandene. Her findes ikke som i Norden særskilte karantænepladse, men alligevel turde det kunne siges, at man praktisk har sørget for den almindelige sikkerhed.

Hvert fartøi, som ankommer til nederlandsk havn fra et for smittet erklæret udenlandsk sted, eller som under reisen har havt eller har pestsyge ombord, er pligtigt til at heise gult flag eller i mangel deraf nationalflaget paa fortoppen. En af regjeringen for tre aar opnævnt, i hver havn af nogen betydning ansat læge skal straks begive sig ombord og foretage fornødne undersøgelser m. m.

Sundhedstilstanden blandt husdyrene lader meget tilbage at ønske. Særlig giver mule- og klovesygen fremdeles anledning til uro og bekymring. Trods alle bestræbelser lykkes det ikke at bekjempe den. I en af sommermaanederne i 1898 forekom der ikke et eneste tilfælde af sygdommen, men om høsten indtraf atter enkelte tilfælde og ved 1899 aars begyndelse rapporteredes 2 229 tilfælde. Uden nogensinde i aaret at have naaet en saadan høide som i 1897 viste sygdommen i august et antal af 23 685 smittede dyr. Derpaa begyndte den gradvis at aftage, og antallet af syge dyr i december 1899 var 2 608.

Sjøfarten.

I det hele taget var det tilendeløbne aar gunstigt for sjøfartsnæringen og antallet af de til nederlandske havne indklarerede fartøier udviser en ikke ubetydelig øgning. Til Amsterdam ankom 2 024 fartøier med en samlet

drægtighed af 2 461 528 tons eller 15 pct. mere end i 1898. Det glædelige opsving, søfarten paa denne havn har taget, vil vistnok med Nordsjøkanalens snarlige forbedring yderligere tiltage. Indførselsartiklerne udgjordes hovedsageligen af stykgods, trævarer, stenkul, malm og kornvarer, og af havne, med hvilke livligere forbindelser er blevet underholdt, kan anføres Adelaide, Philadelphia, Yokohama, Moulmein og Rosario, fra hvilke der hid er ankommet resp. 12, 25, 2, 7 og 3 fartøier, medens der i 1898 ankom 11 fartøier fra Philadelphia og 2 fra Adelaide, men intet fra de andre havne. Skibsfarten paa Arkangel, Luleå, Drammen, St. Petersburg, Bilbao og Barcelona har ogsaa i 1899 været betydelig livligere end i 1898. Havneanlæggene i Amsterdam har undergaaet omfattende forbedringer. Det nye entrepôt nærmer sig sin fuldendelse, pakhuse er næsten færdige, paa kaien for losning af malmladninger og andre kaier arbeides der flittig, og den nye tørdok er taget i brug.

Til Nieuwe Waterweg ankom 7 207 fartøier med en drægtighed der opgives at være omkring 10 pct. større end i 1898. Man arbejder fremdeles paa at udvikle Rotterdams storartede havn, og intet spares for at forsyne den med de hensigtsmæssigste og mest moderne indretninger.

Fragterne undergik ikke ubetydelige vekslinger, men rederierne antages i almindelighed at være tilfredse med resultatet af aarets virksomhed. De anseelige uddelinger fra de store dampskibsselskaber henlede opmærksomheden paa rederibedriften, vakte foretagelseslysten og lokkede til en temmelig stor livlighed paa skibsbyggeriomraadet. Flere store rederier har ogsaa givet nederlandske værfter ordre paa nybygninger. Handelsflaaden er paa grund heraf forøget med 15 dampskibe dr. 30 980 tons.

Under bygning er 21 dampskibe dr. 93 250 tons, hvoraf 12 dr. tilsammen 35 050 tons staar paa nederlandske skibsværfter.

De største dampskibsselskaber uddelte:

	i 1899.	1898.
„Nederland“	14 pct.	11½ pct.
„Rotterdamsche Lloyd“	9¼ ”	8½ ”
„Paketvaart Mij“	9¾ ”	9 ”
„West Indische Maildienst“	6 ”	6½ ”
„Ned. Amerik. Stoomvaart Mij“	6 ”	intet ”
„Nederl. Stoomboot Mij“	10 ”	9 ”
„Nederl. Scheepvaart Mij“	8½ ”	8 ”

Indgaaende fragter.

Trælast fra nordl. østersøhavne	pr. std.	17	à	18 fl.
„ finske og lilandske havne	„	17	„	18 ”
„ vestkysten af Sverige, Fredriksstad, Kristianiafjorden, Larvik	„	12	„	15 ”
„ de forenede staters atlantehavshavne	„	97 sh.	„	105 sh.
og havne ved den mexikanske bugt	„	102 sh.	„	115 sh.
„ Canada	„	40 sh.	„	50 sh.

Farvetræ fra Mexiko	pr. ton	27 sh. à 32 sh.
„ Vestindien	„	36 sh. „ 38 sh.

Harpix fra de forenede stater per 310 eng. pund 2 sh. 3 d à 3 sh. 3 d

Terpentin fra de forenede stater per 40 gallons 3 sh. 6 d à 4 sh. 9 d

Petroleum fra de forenede stater per 40 gallons 2 sh. 6 d

Rug og hvede fra Østersjøen per 1 000 kg. rm. 5 à 6,50.

„ Sortehavet „ 1 015 „ 8 sh. 6 d à 14 sh.

Havre fra Østersjøen per 320 eng. pund 1 sh. à 1 sh. 3 d.

Kobber og jernmalm fra Sverige per ton 4 sh. 6 d à 6 sh. 6 d

„ Spanien „ 6 sh. à 9 sh. 3 d

„ Frankrige „ 3 sh. 9 d à 4 sh.

Svolkis fra Norges vestkyst pr. ton frcs. 7

„ Sverige „ 7

Stenkul fra Englands østkyst . . . per ton 4 sh. à 6 sh.

„ — vestkyst . . . „ 4 sh. 6 d à 6 sh. 7½ d

Udgaaende fragter.

Cokes til Kristiania og Sveriges vestkyst. . . pr. ton rm. 5 à 6

Kul til Kristiania pr. ton rm. 4 à 5

„ Tyskland „ „ 5 à 6

„ Middelhavet pr. ton 9 sh. 6 d à 13 sh.

Cement og fosfat til Østersjøen pr. ton rm. 5 à 6

„ de forenede stater pr. ton 2 sh. 6 d à 4 sh.

Pibeler til danske havne pr. ton rm. 5 à 6

Klid til danske havne pr. ton rm. 10.

Nye handels- og sjøfartsforbindelser.

Opmærksomheden fortjener at fæstes paa de stedse livligere forbindelser mellem dette land og La Plata-staterne. Et udslag deraf er blandt andet den betydelige andel, Nederlandene har taget i leverancer til de paagaaende omfattende almindelige arbejder i nævnte stater. Bestillinger til en værdi af over to millioner gu'den paa muddermaskiner, dampskibe og bygningsmateriel er indløbet hertil. Stor interesse er ogsaa vist resultatet af sidste aars hvedehøst og ikke mindre end 30 hele kornladninger er ført fra La Plata-havne til Neder-

landene. En usædvanlig stor betydning for disse forbindelsers forbedring ligger i den omstændighed, at en kraftig og indflydelsesrig nederlandsk kjøbmandskoloni har slaaet sig ned i Buenos Ayres; ja medlemmer af denne koloni hører til byens fornemste og mest anseede kjøbmænd. Man har her ikke været blind for et virksomt middel til at faa denne transmarine forbindelse til end yderligere at florere ved oprettelse af en direkte dampskibsforbindelse, og i løbet af sidstledne sommer dannedes her „Holland-Zuid Amerika Lijn“. Dette dampskibsselskab har en fuldttegnet kapital af 2 000 000 floriner og agter at optage et obligationslaan til et ligesaa stort beløb til bygning af fartøier. Fire store, for denne fragtfart indrettede dampskibe med 6 000 tons „deadweight“, et dybgaaende af mindst 22 fod og en gjennemsnitshastighed af 10 knob er bestilte og ventes at ville blive færdige i løbet af et aar. Fartøierne, som ogsaa skal kunne bruges til transport af levende kvæg, kommer til paa udreisen fra Amsterdam, som bliver deres hjemsted, at anløbe foruden en kulhavn Dunkerque, Montevideo, Rosario og Santa Fé, samt paa hjemreisen fra Buenos Ayres foruden nævnte havne muligens Deptford for der at landsætte kvæg. I selskabets styrelse indgaar nogle af Amsterdams mere fremragende og formuende redere og kjøbmænd.

United States Shipping Company har med Holland Amerika-linjen truffet overenskomst om oprettelse af en regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Newport News og Rotterdam samt eventuelt Amsterdam.

Et fartøj afgaar nu derfra hver fjortende dag. Nævnte nederlandske selskab disponerer over en storartet flåde af vel indredede fartøier, med hvilke der underholdes regelmæssig forbindelse hver ottende dag mellem New York og Rotterdam og hver fjortende dag mellem førstnævnte by og Amsterdam. Tre fartøier hvert paa 12 000 tons er for selskabets regning under bygning.

Hamburg-Amerika-selskabet og Norddeutsche Lloyds østasiatiske linjer har fra og med sidstlednē oktober optaget Rotterdam blandt de havne, som selskabernes fartøier regelmæssig hver maaned anløber.

N o r d s j ø k a n a l e n .

I midten af juni 1899 bevilgede generalstaterne et beløb af 7½ million floriner til Nordsjøkanalens udvidelse og udbedring af derover førende kommunikationsmidler. Jeg har i min beretning for aaret 1898 fremholdt det overordentlige opsving for Amsterdams sjøfart og handel, som den rundelige bevilgning synes egnet til at medføre. Til bedømmelse heraf er nogle talopgaver af interesse.

I aaret 1847, da blot den nordhollandske kanal var i brug, ankom til Amsterdam 2 900 fartøier med en samlet drægtighed af 443 000 tons; i 1875 ankom 1 063 fartøier dr. tilsammen 408 000 tons eller, ansat til kubikmeter, som her altid anvendes, ikke fuldt 1 500 000 kubikmeter. Den 1ste november 1876 aabnedes Nordsjøkanalen; allerede i 1881 var drægtigheden af ankomne fartøier steget til 3 000 000 kubikmeter, i 1891 til 4 500 000 kubikmeter og

i 1897 til 6 000 000 kubikmeter. Skibsfarten, som i 30 aar havde holdt sig paa omtrent samme standpunkt, ja til og med var gaaet noget tilbage, har, siden Nordsjøkanalen begyndte at benyttes, i frekvents mere end firedoblet sig. Kanalen frembød ogsaa i sammenligning med den nordhollandske kanal store fordele. Nordsjøkanalen er blot 27 kilometer lang, medens den nordhollandske udgjør 80 kilometer; istedetfor fire sluser i den sidstnævnte findes der blot en i den første, nemlig ved Ymuiden. Nordsjøkanalen var $7\frac{1}{2}$ meter dyb og 27 meter bred i bunden, den nordhollandske $5\frac{1}{2}$ meter dyb og 10 meter bred. Indløbet til Ymuiden er ogsaa langt tryggere end indløbet til Nieuwediep. Over Nordsjøkanalen fører tre broer, jernbanebroen ved Hem paa linjen Amsterdam-Zaandam, jernbanebroen ved Velsen paa linjen Haarlem-Uitgeest og en landeveisbro for trafikken mellem Haarlem og Beverwijk. Samtlige disse broer har en gennemfartsaaabning af ca. 19 meter. Lidt efter lidt er kanalen bleven uddybet fra $7\frac{1}{2}$ til 9 meter, og bundens bredde er forøget til 32 meter, men den foranstaltning, som mere end andre ledede til kravet paa at tage skridtet fuldt ud og banede veien for det nu bevilgede anslag, var bygningen af den nye sluse ved Ymuiden. I 1896 blev denne færdig. Dens dimensioner er: længde 225 meter, bredde 25 meter og dybde 10 meter. De store dampskibsselskaber i Hamburg og Bremen — ja nu ogsaa den Holland-Amerikanske linje — har bragt skibe i farten, som har en bredde af 18 til 19 meter eller mere. De kan med fordel tages gennem den nye sluse ved Ymuiden, men de kan derimod ikke passere broerne ved Velsen eller Hem.

For bevilgningen agter man nu at uddybe kanalen med en og en halv meter, saa at den erholder en dybde af $10\frac{1}{2}$ meter, samt at give den en bredde af 50 meter i bunden. Jernbanebroerne faar en gennemfartsvidde af 55 meter og landeveisbroen borttages. Istedetfor den sidste skal trafikken opretholdes med en dampfærge, som ikke maa virke hindrende for trafikken i retning til og fra Amsterdam. Selv de aller største oceandampere vil inden nogle aar uden mindste fare kunne passere hverandre i kanalen. Den fornemste modstand mod bevilgningen kom fra det hold, som forment, at Nederlandene ikke var stort og rigt nok til at kunne tillade sig den luksus at have to efter alle nutidens fordringer indrettede vandveie; man fandt, at de uhørte udgifter for Nieuwe Waterweg op til Rotterdam var tilstrækkelige, og at Amsterdam ikke retmæssig kunde gjøre krav paa nye opofrelser af den skattebærende almenhed.

Ministeren for kommunikationerne besvarede i generalstaterne denne anmærkning, som aabenbart havde sin grund i rivaliteten mellem de to mægtige handelssteder, paa følgende maade: „Den mening, at vort land ikke har behov for to sjøhavne af første rang, modsiges af begges selvstændige og forskjelligartede udvikling. Uden gennem konkurrencen at true hverandres bestaaen opfylder de sin bestemmelse paa den maade, at hver vandvei for sig med sine havneindretninger dog virker til gavn for hele riget og dets besiddelser. Den ene har udviklet sig til en transithavn af største betydning, den anden har i seklers løb bevaret sin høie rang ved sin handel saavel med øst- og vestindiske produkter som med trævarer, bedesukker, frø og andre varer, hvorved blomstrende industrier er opstaaet i Amsterdam og Zaandam. Hver og en af disse havne er derhos exporthavn for landbrugs- og industriprodukter fra de dele af Nederlandene, for hvilke de udgjør den bekvemteste udskibningsplads“.

Nye havnearbeider i Delfzijl.

Siden nogen tid tilbage har i Tyskland planer været igjære om at gjøre den Rhin-Westfalske industri uafhængig af udenlandske havne, saa at det for denne industri bestemte raastof kunde bringes direkte fra produktionsstedet til det sted, hvor det skulde forarbeides. I denne hensigt skulde farvandet udenfor Emden uddybes og dersteds grundlægges en førsteklases havn, hvorved det vilde blive muligt for de største fartøier der at losse sin ladning, som derpaa i lægtene gennem Ems-Dortmundkanalen kunde føres videre til bestemmelsesstedet, de store industricentre i Vesttyskland. Disse planer er nu optaget af administrationen, og det er fra regjeringsholdt blevet tilkjendegivet, at „Emden skulde sættes i stand til at modtage fartøier af den største drægtighed“. For Amsterdam og Rotterdam indebærer de omhandlede foranstaltninger et stort afbræk. Karakteristisk for den seige og praktiske hollandske nation er det imidlertid ikke at lade sig nedslaa af modgangen, men med kraft søge at finde udveje til i størst mulig udstrækning at neutralisere virkningerne af et uundgaeligt onde. Herpaa har den givet bevis ogsaa nu.

Ved den havbugt, som danner indløbet til Ems-Dortmundkanalen, ligger den hollandske by Delfzijl med jernbaneforbindelse til Groningen og derved forenet med det nederlandske jernbanenet. Delfzijls havn har foruden nævnte egenskab ogsaa fordelene ved at ligge ikke ubetydeligt nærmere havet og sjelden eller idetmindste først senere at fryse til, hvorimod Emden som liggende længere ind i bugten er mere udsat for denne ulempe. Handelskammeret i Delfzijl henvendte sig sidstleden høst til ministeren for kommunikationerne og anholdt om, at denne ufortøvet maatte træffe forføjninger for at sætte havnen i Delfzijl i saadan stand, at den kunde profitere af det tyske kanalforetagende. Handelskammeret fremholdt ogsaa, at dersom Delfzijls havn udbedredes, saa at den kunde modtage fartøier af den største drægtighed, vilde saadanne fartøier paa grund af farvandets beskaffenhed ved Emden, som krævede stadige opmudringer og ved vintertid uafbrudt arbejde af isbrydere, foretrække at losse den for Ems-Dortmundkanalen bestemte ladning i Delfzijl.

Ministeren anviste i anledning heraf 30 000 fl. til bygning af en kaimur i Delfzijl og stillede tillige i udsigt, at regjeringen senere kunde komme til at begjære mere betydelige bevilgninger til udvidelse af nævnte havn. Ministeren lod dog skinne igjennem, at han indtil videre vilde lade uafgjort, hvorvidt det vilde være ønskeligt at indlade sig i en formelig konkurrence med Emden.

Sjøfartslovgivning.

Ved kgl. beslutning af 10de oktober 1899 bragtes de her gjældende skibsmaalingsregler i fuldstændig overensstemmelse med dem, som siden lang tid tilbage har raadet i Storbritannien. Forandringerne angaar først og fremst en nøiagtigere angivelse af de rum, som ikke medregnes i fartøiets bruttodrægtighed, og af dem, som ved bestemmelse af nettodrægtigheden skal fradrages i bruttodrægtigheden; endvidere indeholder beslutningen forskrifter om afdrag for drivkraft efter engelsk metode og maaling af fartøi med dobbelt bund.

Afdrag sker blot for rum, som befinder sig under dæk. Ved ommaalning

inddrages ældre maalebrev. Med hensyn til de saakaldte Suez-certifikater sker ikke nogen forandring.

Nye formularer til maalebrev skal herefter anvendes.

En for søfarten vigtig retssag maa her omtales:

Fra et med terpentin lastet forulykket norsk fartøj flød adskillige fade med denne vare i land paa kysten af Texel. De førtes til borgermesteren, som tog dem i forvaring. Ved selve bjergningen af fadene var fartøjets fører ikke nærværende, men opholdt sig dog ved anledningen inden distriktet. Ladningsmodtageren begjærede hos vedkommende lensstyrelse at erholde godset udleveret med sikkerhed for bjergeløn og opbevaringsomkostninger.

Denne paalagde borgermesteren mod saadan sikkerhed at udlevere godset, men borgermesteren vægrede sig ved at stille sig forskriften efterrettelig og forment, at hani det foreliggende tilfælde havde ret til kontant at faa udbetalt bjergeløn og opbevaringsomkostninger.

Derpaa stevnedes borgermesteren for domstolen, og sagen gik gennem alle instanser. Den høieste domstol erklærede sluttelig, at lovens udtryk: „nærværende ved bjergningen“ maatte fortolkes saa, at dertil, udfordredes, at skibsføreren har ledet eller idetmindste personlig overværet selve redningen af godset; det var ikke tilstrækkeligt, at han havde opholdt sig i trakten. Da det var oplyst, at skibsføreren ikke havde været nærværende ved bjergningen, og loven i saadant fald medgav borgermesteren ret til blot mod kontant erstatning for bjergeløn og opbevaringsomkostninger at udlevere det bjergede, underkjendtes ladningsmodtagerens paastand, og borgermesteren erklæredes ikke at have overskredet sin kompetence.

Victoria B. C.

Aarsberetning for 1899, dateret 24de januar 1900.

I aaret 1899 ankom i ballast til hovedstationen fra fremmede lande 6 skibe dr. 9 255 tons, deraf 5 dampskibe dr. 7 983 tons; til havne i konsulatdistriktet forøvrigt ankom kun de samme skibe. Samtlige afgik med ladning til fremmede lande. Erlagte konsulatafgifter ved hovedstationen ingen, ved vicekonsulationerne \$ 44.87, hvoraf tilfaldt konsulen \$ 22.43.

Expeditionsafgifter i norske sager ved hovedstationen \$ 12.25. Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Bruttofragterne for ankomne og afgaaede dampskibe kan ikke opgives. Et norsk dampskib dr. 1 220 tons, der var tidsbefragtet, erholdt et beløb af \$ 10.000 guld for reisen fra Moodyville til Vladivostock. Et andet norskt

dampskib dr. 1 418 tons var befragtet for \$ 900 guld pr. maaned og gjorde to reiser fra Port Arthur til britisk Columbia og tilbage til Port Arthur. Dampskibet „Titania“, tidsbefragtet i kultraden, gjorde 23 ture mellem San Francisco og Nanaimo; dampskibet „Tellus“, ligeledes tidsbefragtet i kultraden, gjorde 7 ture mellem Nanaimo og San Francisco. Disse skibe anløber her kun for ordre eller reparation. Et norsk skib dr. 1 272 tons havde i bruttofragt fra Chemainus til Queenboro £ 2 982. 4. '1.

Skibsfarten har fremdeles gaaet fremad her paa kysten, idet flere dampskibe har været beskjæftigede i farten mellem havne her og Orienten, særlig i tømmertraden.

Høsten paa pacifikkysten har været meget god, men paa grund af de lave priser for hvede paa fremmede markeder har jordbrugerne ikke været tilbøjelige til at sælge sin avling, men bliver siddende med den, og som følge heraf har kun lidet tonnage fundet anvendelse til skibning af denne artikel i aaret. Dette vil derfor bidrage til at holde fragterne oppe, hvis avlingen i kommende sæson skulde blive en jævnt god; thi tilslut maa avlingen udskibes. De forenede staters regjering har optaget et meget stort antal skibe til transportiemed af hensyn til sine militære operationer paa Philippinerne, hvilket yderligere forøger behovet for tonnage.

Fragterne holdt sig høje hele forrige aar igjennem, og store dampskibe er blevet optaget i time-charter til priser varierende mellem 9 sh. 6 d og 11 sh. 6 d. Laksefragterne varierede mellem 35 sh. og 41 sh. 3 d. Hvederaterne er faste til 35 sh. fra Puget Sound til United Kingdom for ordre. Flere lakseskibe er allerede blevne befragtede for lastning næstkommende september til 37 sh. 6 d fra Victoria og Fraser River til London eller Liverpool direkte. Tømmerfragterne er nominelle paa grund af knapheden paa tonnage, men kan for tiden antagelig noteres saaledes: Sydney 46 sh. 2 d—47 sh. 6 d, Melbourne 53 sh. 9 d—55 sh., Adelaide do., Port Pirie 51 sh. 3 d—52 sh. 6 d, Fremantle 65 sh.—67 sh. 6 d, Geraldton 67 sh. 6 d—70 sh., Shanghai 56 sh. 3 d—57 sh. 6 d, Kiaochow 57 sh. 6 d—58 sh. 9 d; Port Arthur 62 sh. 6 d—65 sh., Vladivostock 52 sh. 6 d—53 sh. 9 d, Sydafrika 67 sh. 6 d—70 sh., United Kingdom 77 sh. 6 d—80 sh., Japan 52 sh. 6 d—53 sh. 9 d. Der er udsigt til, at disse fragter vil holde sig hele aaret igjennem. De her hjemmehørende skibe er fuldt optaget med at fragte forraadsmidler mellem de amerikanske havne i Puget Sound og de forskjellige egne i britisk Columbia samt Skagway, Dyea og St. Michaels i Klondyke og Cap Nome i Alaska, hvor værdifulde guldfelter fremdeles opdages.

Tømmerforretningerne gaar stedse fremover, og ved slutningen af forrige aar forhøiede de ledende exporterende brug prisen til \$ 10 pr. tusind fod i længder fra 16—40. fod med forholdsvis forhøielse op til 100 fod. Kapitalister har gjort store opkjøb af skovstrækninger, og man antager i almindelighed, at skjønt tømmerforretningerne iaar tegner til at blive større end noget af de tidligere aars, vil priserne dog endydeligere stige i kommende aar.

Kulfragterne har i det forløbne aar været meget høje, hvilket særlig skyldes efterspørgselen efter tonnage til Alaska. I Honolulu, hvor de amerikanske transportskibe har indtaget kul, har en hel del fartøier fundet et godt marked med høje fragtrater.

Sælfangsten var som i et middelsaar; priserne steg 25 pct. over de i de forrige aar beholdte. Der er intet nyt at berette angaaende det foreslaaede arrangement mellem den amerikanske og den kanadiske regjering om den fremtidige ordning af denne bedrift. Den største del af sælfangerne har allerede udrustet sig for denne sæson.

Laksefisket. Fangstfarten paa Fraser River viste fremgang mod forrige aar, idet det samlede udbytte beløb sig til 700 000 kasser. Fangsten paa de nordlige floder var ogsaa god, og flere nye etableringer er blevet anlagt paa forskellige steder.

Grubedrift. Da der er udkommet en lovbestemmelse, som forbyder enhver grubearbejder at arbejde i en metalførende grube i mere end 8 timer om dagen, har sølvgruberne i Slocan maattet nedlægges, da endel grubearbejdere har vægret sig ved at arbejde for den gjældende arbejds løn af \$ 3.00 pr. dag, medens de er villige til at arbejde for \$ 3.50 pr. dag, hvilket grubeierne kun er villige til at indgaa paa under forudsætning af en 10 timers arbejdsdag. Der er nedsat en kongelig kommission for at udrede dette spørgsmaal, og paa alle kanter i grubedistrikterne i Kootenay er der undertegnet petitioner, hvori regjeringen anmodes om at ophæve denne lov, der gjør saa megen skade blandt grubeierne i disse distrikter. Som følge heraf har kapitalisterne istedetfor at vende sin opmærksomhed paa britisk Columbia, rettet sit blik paa andre felter, hvor de ikke hæmmes af love af denne art. Dette gjælder særlig Slocan-distriktet. Andre distrikter, hvor drift af kobber og guldholdig kvarts foregaar, har nydt stor fremgang. Det kanadiske pacifikjernbaneselskab har med en bekostning af \$ 5 000 000 bygget en jernbanelinie for at aabne nogle nye grube-felter. For tiden er udsigterne herfor meget gunstige. Fra Omineca indløber der daglig hertil beretninger om landets rigdom, og der gjøres fra handlende her i provinsen bestræbelser for at overbevise regjeringen om nødvendigheden af at anlægge veie til det nævnte distrikt, der af fagmænd og andre skildres som det rigeste i denne store provins; saalænge kommunikationsmidlerne ikke er forbedrede, er imidlertid omkostningerne ved at didbringe de nødvendige fødemidler og maskiner til at drive gruberne saa enorme, at de umuliggjør en lønnende drift. Inden aarets udgang vil der sandsynligvis blive gjort saadanne forbedringer, at det vil blive muligt for kapitalister at arbejde der med fordel.

Klondyke-distriktet har atter vist sin rigdom ved de store værdier, der er blevet hentet derfra. Nye felter er opdaget i Cap Nome, og der vil atter blive sterk tilstrømning til Alaska fra britisk Columbia; kommunikationsmidlerne mellem kysten og Klondyke er dog i det forløbne aar blevet saa meget forbedret ved en jernbane fra Skagway i Alaska over the White Pass til Lake Bennet, hvorfra dampskibene gaar direkte til Dawson, at man selv med en mindre fortjeneste vil foretrække dette distrikt fremfor at reise til det mere nordlige klima i Cap Nome. Direktionen for the White Pass Railway agter at forlænge sin linje til det saakaldte Cariboo Crossing, der ligger nedenfor the White Horse Rapids, og dette vil end yderligere lette transporten baade for fragtgods og passagerers vedkommende.

Atlin-distriktet, som jeg kortelig omtalte i min sidste beretning, har været gjenstand for megen opmærksomhed, og flere skjærp har vist sig at være meget rige. Det skal dog mere være et distrikt for udvinding af hydraulisk vei i stor skala end for almindelig guldvaskning. Kommunikation med kysten fore-

gaar pr. dampskib nedad Lake Bennet til the White Pass Railway, derfra pr. jernbane til kysten og videre pr. dampskib til Victoria og Vancouver. Gruberne paa vestkysten af denne ø aabnes lidt efter lidt for drift, og flere af dem er allerede begyndt at udskibe. Denne samme bemærkning gjælder ogsaa gruberne paa kysten af britisk Columbia.

Crow's Nest Pass kulkompaniet har aabnet sine kulgruber for drift iaar, og produktet fra disse gruber anvendes i stor udstrækning ved smelteværkerne i de forenede stater og Kootenay-distriktet; men paa grund af den oven omhandlede lov om otte timers arbejdsdag har smelteværkerne ikke fundet saa meget arbejde at gjøre, som jeg forudsatte, at de vilde, og som de ogsaa vilde have havt, hvis denne lov ikke var traadt i kraft. En smeltehytte er opført paa øen Texada for smeltning af erts fra gruben Van Anda, der ligger paa denne ø, og for gruberne paa Mt. Sicker ikke langt fra denne by.

Forretningerne har i det forgangne aar i det hele taget havt et gunstigt forløb, og der er udsigt til, at saa vil blive tilfældet ogsaa i det kommende aar.

W. A. Ward.

Malta.

I 1899 ankom til Malta med ladning fra fremmede lande 15 norske dampskibe dr. 17 898 tons; af disse afgik 14 dr. 16 099 tons med ladning og 1 dr. 1 799 tons i ballast. For ordre, reparation etc. anløb ingen norske skibe. 17 svenske skibe dr. 23 236 tons anløb stationen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 138.49, af svenske skibe kr. 163.82, tils. kr. 302.31.

Aarsberetning for 1899, dateret 31te januar 1900.

De i nærværende beretning meddelte data er for en stor del hentet fra officielle opgaver fra tolddepartementet til børsen og tildels fra den af samme departement offentliggjorte toldstatistik samt fra andet paalideligt hold og bekræfter kun, hvad handelskammeret allerede i flere aar har forudseet, nemlig nedgangen i vor handel i det hele taget. Af de her anførte talopgaver vil man bemærke, at paa nogle ganske ubetydelige undtagelser nær baade skibsfartsrørelsen i havnen og vor import og export aarlig gaar tilbage i betydning i sammenligning med andre vigtigere middelhavshavne.

Til havnen ankom i 1899 ialt 2 400 dampskibe dr. 3 227 370 tons og 1 170 seilskibe dr. 63 143 tons mod i 1898 2 710 dampskibe dr. 3 557 478 tons og 1 182 seilskibe dr. 62 723 tons, altsaa en nedgang i 1899 af 310 dampskibe dr. 330 108 tons.

Af de i 1899 ankomne dampskibe var:

-engelske	1 377	dr.	2 290 925	tons	maltesiske	47	dr.	24 316	tons
østerrigsk-					hollandske	23	"	26 243	"
ungarske	442	"	263 778	"	spanske	20	"	38 038	"
tyske	236	"	330 747	"	svenske	17	"	23 236	"
italienske	122	"	112 212	"	norske	15	"	17 898	"
franske	56	"	45 818	"					

Indførselen af stenkul, som i almindelighed tiltager eller aftager, efter-
som der kommer flere eller færre dampskibe til havnen, kan siges at have holdt
sig omtrent paa samme høide i de sidste aar. I 1899 importeredes 425 626
tons kul mod 459 366 tons i 1898, altsaa en nedgang af 33 740 tons i 1899.
Heraf kom fra:

Cardiff	306 508	tons	Newcastle	9 955	tons
Newport	79 177	"	South Shields	8 813	"
Liverpool	19 865	"	Hull	1 308	"

Fragterne for stenkul fra England til Malta i 1899 varierede som følger:
fra janr.—slutningen af mars 8 sh. 6 d—7 sh. 6 d, april til slutningen af
juni 7 sh. 3 d—7 sh., fra juli—slutningen af september 7 sh. 6 d—7 sh. 9 d., oktober
8 sh. 3 d—9 sh. 6 d. november og december 8 sh. 9 d—8 sh. pr. ton. Salgs-
prisen for kul i aaret har været: janr. til slutningen af septbr. 22 sh. 6 d,
oktbr.—midten af novbr. 24 sh., 15 novbr.—23 decbr. 27 sh., 23—31 decbr.
32 sh. pr. ton fob.

Handelsrørelsen. Det fremgaar af de af tolddepartementet senest
offentliggjorte statistiske opgaver for aaret 1898, at værdien af øens ind- og
udførsel (bortset fra rene transitvarer) har beløbet sig til henholdsvis £ 880 164
og £ 51 597.

Værdien af indførte varer i de foregaaende 15 aar har været:

for femaarsperioden 1883—1887	£ 3 721 801
" — 1888—1892	" 4 559 523
" — 1893—1897	" 4 797 099,

hvilket giver et gennemsnit af £ 744 360 for 1ste, £ 911 905 for 2den og
£ 959 420 for 3die femaarsperiode og for alle 15 aar £ 871 895. Skjønt
saaledes værdien af indførselen i 1898 har været ringere end gennemsnittet for
de to foregaaende femaarsperioder, har den dog været større end gennem-
snittet for de 15 foregaaende aar.

Det samme kan imidlertid ikke siges om udførselen, idet værdien af de
fra øen eksporterede varer i de foregaaende 15 aar har været:

i femaarsperioden 1883—1887	£ 273 226
" — 1888—1892	- 283 881
" — 1893—1897	- 306 930,

hvilket giver et gennemsnit af henholdsvis £ 54 645, £ 56 776 og £ 61 386
og for de 3 femaarsperioder tilsammen et gennemsnit af £ 57 602. Af de

her anførte tal fremgaar det, at vor udførselshandel, som i de foregaaende aar i det hele er gaaet fremad, i aaret 1898 har været £ 9 789 mindre end gennemsnittet for den foregaaende femaarsperiode og £ 6 005 mindre end gennemsnittet for de foregaaende 15 aar.

Indførselen af olivenolje, som før udgjorde en af de vigtigste artikler i vor handel, gaar stadig nedad; i 1898 indførtes deraf blot 20 851 caffiser mod 33 294 caffiser i 1897. Indførselen af kornvarer er ligeledes i aftagende, men dette opveies sikkerlig ved en større indførsel af mel. Indførselen af kornvarer udgjorde i 1898 100 336 salmer mod 112 113 salmer i 1897.

Indførselen af vine, spirituosa og øl tiltager stadig for hvert aar; Indførselen beløb sig i 1898 til:

260 116	maltesiske ankere	vin,
21 514	—	spirituosa og
99 848	—	øl

mod henholdsvis 299 643, 21 083 og 91 896 ankere i det foregaaende aar.

Indførselen af sukker, raffineret og knust, beløb sig i 1899 til 50 195 sække og 924 kasser, hvoraf det meste kom over Triest, London, Liverpool og Marseille, mod 44 054 sække og 1 060 kasser i 1898. Salgspriserne for denne vare her paa markedet i 1899 har været 19—20 sh. pr. maltesisk quintal for Triester- og Hamburgervare og 18 sh.—23 sh. 6 d pr. quintal for de andre sorter.

Indførselen af trælast til snedkeri- og bygningsmateriale har i 1899 udgjort 405 000 stkr., bestaaende af bjelker, planker og bord af gran, furu, bøg og andre træsorter af forskellige dimensioner og længder; endvidere 461 000 stkr. tøndestav og 6 000 bundter kassebord samt 950 bundter tøndebaand og 300 stkr. pitch pine m. m. Gran- og furubjælker af ca. 13 fods længde solgtes efter størrelsen for 30—150 fr. pr. 100 stkr. Gran- og furubord af ca. 13 fods længde betales med fr. 40—70 pr. 100 stkr. efter dimensionerne. Tøndestav solgtes til fr. 5 à 6.50 pr. 100. Intet norsk eller svensk skib med trælastladning anløb Malta i 1899.

Indførselen af poteter til Malta i 1899 beløber sig til ca. 7 800 tønder, hvoraf 3 700 tdr. fra England og 3 500 tdr. fra Sicilien. Engelsk vare solgtes til 6 sh. 6 d—8 sh. 6 d, siciliansk til 3 sh. 9 d—4 sh. 6 d pr. quintal.

Udførselen i det hele taget af øens produkter gaar stadig tilbage. Udbyttet af potethøsten paa øen i 1899 var omkring 12 000 tønder, hvoraf ca. 8 000 tønder var exporteret ved udgangen af december maaned. Salgspriserne her paa markedet varierede mellem 6 sh. og 8 sh. 6 d pr. maltesisk quintal. Udførselen af løg beløb sig i 1898 til 40 831 quintaler mod 17 166 quintaler i 1897 eller en forøgelse af 23 665 quintaler i 1898. Udførselen af karve har i 1898 udgjort 2 055 quintaler mod 2 823 i 1897. Udførselen af appelsiner gaar stadig tilbage og har ikke længer den betydning, den tidligere havde, paa grund af den konkurrence, den har at udstaa med produkter fra Alger og Spanien. Udførselen af denne frugt beløb sig i 1898 blot til 9 700 dusin mod 17 640 dusin i 1897.

Postvæsen. Da kontrakten om daglig postforbindelse mellem Malta og Syrakus og vice versa med det østerrigsk-ungarske dampskibsselskab „Adria“ snart vilde være udløbet, er der undertegnet en ny kontrakt mellem lokalregjeringen og nævnte selskab om fortsættelse af samme postbefordring i yderligere 8 aar.

James Gollcher.

Washington.

Aarsberetning for 1899, dateret 5 februar 1900.

Det forløbne aar betegnes allevegne og af alle som et usædvanlig godt, et udmærket aar; de politiske talere og pressen henpeger stadig paa den stigende velstand. paa handelens og industriens blomstrende tilstand; under saadanne forhold vil man forundres ved at erfare, at aaret sluttede med en krise, med en finansiell panik, som kun, takket være bankernes hurtige og taktfulde indgriben, forhindredes fra at bringe forstyrrelse og ødelæggelse til de videste kredse. Sagen er, at just de gode tider i handel og vandel ved en af de uventede sidevirkninger, hvorpaa det økonomiske liv er saa rigt, foranledigede eller rettere muliggjorde en overspekulation, der ledede til den ovennævnte, for den overfladiske betragter saa høist uventede krise. Lige siden de aar, da tvångskursen efter krigen ophævedes og altsaa udbetaling af guld gjenoptoges, har der ikke i de forenede stater raadet en saadan virksomhed paa alle økonomiske omraader. 1898 var et aar uden lige med hensyn til bankomsættningernes høide, men 1899 har at udvise et tal, der ikke er mindre end 36 pct. højere; jernbanernes trafik og indkomster steg i uventet skala, saa at man ofte var vidne til, at godset ikke kunde forsendes af mangel paa vogne; falliternes antal var usædvanlig ringe, og deres sammenlagte passiva var 91 millioner doll. mod 130 millioner i 1898; arbeiderne aflønninger steg, men tillige priserne paa allehaande varer; handelsomsætningen var naturligvis større end under noget foregaaende aar.

Det kan ikke sees, at der er noget abnormt eller mærkeligt i et saadant alment velvære i dette land; det maa nemlig erindres, at de forenede stater fremdeles er i begreb med at udvikle sig og befolkes, og at sandsynligvis denne udviklingsperiode endnu vil vare et eller flere aarhundreder, inden landet vil blive saa bebygget som et europæisk land; kun en ringe del af det dyrkbare land er endnu optaget, selv i de gamle stater i Østen, og det ligger nær at antage, at ligesaa kun en ringe del af landets metalliske rigdom endnu er kjendt. Under forholdene som disse er det temmelig klart, at ethvert sundt og fornuftigt merkantilt eller industrielt foretagende kan gjøre bestemt regning paa en stigende afsætningskreds, uden at nogen synderlig anstrengelse i denne retning behøves; i Europa, hvor alle pladse er optagne og alle veie spærrede, behøves der særskilt dygtighed for den næringsdrivende, som vil bryde en ny vej; her derimod er omgivelserne aldrig konstante, men altid i begreb med at udvides og udvikles, og hvad der begyndtes som en ubetydelig forretning paa en udkant, vil snart, om lederen kun er i besiddelse af almindelige evner, og fore-

tagsomhed, blive et ledende foretagende midt i et folkerigt distrikt. Alle ydre forhold begunstiger saaledes den arbejdsomme mand i dette land, som forøvrigt vel neppe i sig selv kan siges at frembyde større naturlige fordele end de europæiske lande; klimaat og jordbund kan neppe siges at adskille sig i mærkelig grad fra Europas.

Naar der, uagtet disse fra tingenes natur hentede gunstige betingelser, saa ofte indtræffer ugunstige økonomiske tider eller kriser, da er grunden hertil at søge i andre forhold, hvis behandling forøvrigt ligger udenfor rammen af en handelsrapport. Der er nu udsigt til, at landets pengevæsen om en maaned eller to vil blive ordnet paa basis af udtrykkelig guldmyntfod, og det er denne omstændighed, som næringslivet for en stor del har at takke for sit opsving i aaret; henimod slutningen af 1898 blev det nemlig paa grund af valgenes udfald sikkert, at guldmyntfoden vilde blive endeligen fastslaaet; hidtil havde alle og enhver undslaaet sig for at anbringe besparinger i amerikanske foretagender; man kunde jo nemlig ikke være sikker paa, hvorvidt ikke staten en vakker dag ved at erklære sig for sølvmyntfod vilde berøve dem halvdelen af deres eiendom; saasnaart frygten herfor ved udfaldet af de ovenomtalte valg var bleven fjernet, kom alle de kapitaler, som man tidligere havde foretrukket at opbevare istedetfor at anbringe i foretagender, pludselig tilsyne, og en saadan stormløbning af kapitalen mod alle slags placeringer, som der da fandt sted, har vel verden endnu aldrig seet; den gik nemlig op til tusinder af millioner dollars; i de første sex maaeneder af 1899 dannedes der nemlig nye selskaber med en kapital af 3 202 millioner dollars, medens det i slutningen af 1898 for samme øiemed tegnede beløb opgik til 916 millioner. De her omtalte selskaber var for en del saakaldte trusts, det vil sige konsolidationer eller kombinationer af mere eller mindre talrige fabrikker i en eller anden industrigren. At mange af disse foretagender lededes af „Gründere“, turde være selvklart. Imidlertid indtraadte allerede tidligt de sædvanlige og uundgaaelige følger af disse overdrevne dannelser af alle mulige aktieselskaber, og det aar, der fremfor alle betegnes som det lykkeligste for amerikansk handel og industri, havde ogsaa en alvorlig og truende krise at opvise, og aaret sluttede med den samme pengetranghed og kapitalfattigdom, som i de senere aar har raadet paa det europæiske marked.

Et andet besynderligt fenomen paa det økonomiske omraade i det foregaaende aar er, at handelsbalancen til landets fordel var henvendt 500 mill. dollars, og at dog kun 6 mill. doll. i rent guld indførtes; aaret forud, altsaa i 1898, indførtes der for 134 mill. rent guld. Aarsagerne til dette tilsyneladende selvmodsiggende forhold er forskellige, men den væsentligste turde være, at talrige europæiske eiere af amerikanske aktier benyttede anledningen til at blive af med disse papirer, da kurserne naaede en ukendt højde i aarets løb; disse kurser er nu for den største dels vedkommende igjen dalede til det sædvanlige niveau.

Hvad industrien angaar, var aaret her, ligesom i Europa, især gunstigt for jernværkseierne. Tilvirkningen forsøgedes stadig, og priserne blev i flere fald mere end fordoblede. I begyndelsen af aaret udgjorde rujerntilvirkningen 243 000 tons pr. uge, medens den i december gik op til nærværd 300 000 tons; dette svarer til 15 à 16 millioner tons pr. aar; i 1898 var det tilsvarende tal 11.7 millioner. Uagtet denne tiltagen betingede Bessemer rujern i december 25 doll. pr. ton mod 10.64 i december 1898 og staalblokke 36.37 mod 15.90 paa samme tid ifjor; det tilføies her for tydeligheds skyld, at de tilsva-

rende engelske tekniske udtryk for disse to varesorter, er „Bessemer pig“ og „steel billets“. — I de andre industrigrene fandt der ikke en saa betydelig stigning sted, ondskjønt der ogsaa der viste sig fremgang og udvidelse; saaledes steg prisen pr. yard af farvet bomuldstøj fra $2\frac{3}{8}$ cents til $3\frac{1}{4}$; arbeiderne, hvis løn i de senere aar i disse brancher var bleven nedsat, fik i april et til-læg af $12\frac{1}{2}$ pct. og mod aarets slutning endvidere 10 pct. — Uldindustriens forhold var ikke saa gunstige i den første del af aaret, men senere tog ogsaa den nyt opsving.

Jernbanebygningen for aaret udgjorde 4 500 mil (engelske) mod 3 200 i 1898.

Alle jernbaners bruttoindkomster i aaret anslaaes til 640 mill. dollars mod 580 i 1898.

Antallet af de aktier, som solgtes alene paa New Yorks børs, udgjorde 176 millioner mod 113 i foregaaende aar.

Bankomsætningen i det hele land var 94 000 millioner dollars mod 69 000 millioner i 1898.

Gangbar mynt og sedler udgjorde den 31 december 2 253 mill. dollars mod 2 179 i det foregaaende aar.

Af stenkul produceredes der 47 000 000 tons mod 42 000 000 i 1898.

Af regjeringsland blev der under homestead-lovene optaget 6 807 000 acres mod 6 839 000 i det foregaaende aar.

De børspapirer, som er gjenstand for den største daglige omsætning, notereds i aaret paa følgende maade:

American Sugar Refining Co. notereds i januar 123, steg i marts til 182, stod endnu i november i 161, men gik i december ned til 114.

American Tobacco Co. begyndte aaret med 132, gik allerede i februar op til 191, endvidere i april op til 229, faldt derpaa i juli til 88, steg igjen til 132 og fluktuerede i december mellem 78 og 118.

General Electric, der begyndte med 95, hævede sig i april til 122, i august til 125 og sluttede aaret med 110.

Pullman Palace Car Co. begyndte aaret med 156, steg i oktober til 207 og sluttede med 179.

Western Union Telegraph Co., det største telegrafelskab i de forenede stater, holdt sig i aaret i 82 som minimum og 98 som højeste notering.

Adams Express, American Express, U. S. Express og Wells, Fargo & Co., hvilke alle svarer til pakkepostexpeditionerne i Europa, men som ogsaa overtager større vareforsendelser, varierede mellem 110 og 148 for de to førstes og det sidstes vedkommende, samt mellem 50 og 60 med hensyn til U. S.

Af de større jernbaneselskaber kan mærkes:

New York Central, der fra 121 i januar gik op til 144 i marts og atter i december opførtes i 120 som laveste kurs;

Pennsylvania fluktuerede i januar mellem 122 og 142 og holdt sig derpaa i resten af aaret omkring 130;

Illinois Central noteredes i Januar mellem 114 og 122, undergik faa forandringer i aaret og endte med 105 i december;

Canadian Pacific varierede i aaret mellem 84 og 98;

Union Pacific holdt sig mellem 39 og 51;

Missouri Pacific holdt sig mellem 43 og 52;

Southern Pacific noteredes lavest af de transkontinentale baner, idet den holdt sig mellem 27 og 44.

Med hensyn til agerbrugsprodukter høstedes der i de forenede stater:

i 1899: 547 mill. bushels hvede,	2 100 mill. bushels mais,	790 mill. bush. havre
- 1898: 675 — „ —	1 924 — „ —	731 — „ —
- 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 1898—99 opgik til 11 235 000 baller.

Værdien af aarets indførsel var 799 millioner dollars mod 635 i 1898. Særegne omstændigheder foranledigede imidlertid, at dette sidste tal var usædvanlig lavt, saa at ingen virkelig sammenligning kan gøres mellem de to aar; af disse aar er forøvrigt 1899, hvad man kan kalde normalaaret, idet ingen foranstaltning fra den lovgivende myndigheds side i løbet af dette tidsrum indgreb forstyrrende i næringslivets udvikling og gang. Exportværdien for aaret var endnu højere end i det gode aar 1898, nemlig 1 253 millioner dollars mod 1 234 i det sidstnævnte aar. Det bør bemærkes, at forøgelsen skyldes den tiltagende udførsel af fabrikerede varer:

Import- og exportværdierne for de sidste aar stiller sig saaledes:

Importværdien i 1899 var 799 mill. doll.,	exportværdien 1 253 mill. doll.
— - 1898 „ 635 —	— 1 234 —
— - 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, 1 253 mill. doll., sig saaledes:

Landbrug	782	mill. doll.	mod 852 i 1898 og 730 i 1897
Fabriker	381	—	” 308 - — - 280 - —
Skovbrug	48	—	” 39 - — - 40 - —
Bergværker	33	—	” 26 - — - 20 - —
Fiskeri	5.6	—	” 5.8 - — - 5.6 - —

Den saakaldte handelsbalance for aaret udgjorde følgende 454 mill. doll. mod 598 i 1898; dog indførtes der kun for omtrent 6 millioner doll. guld. For tilfulde at forklare denne omstændighed vilde en lang udvikling blive nødvendig, der dog ikke, da den angaar økonomiske teorier, har sin plads i en handelsberetning. Det kan blot her tillægges, at spørgsmaalet synes at volde alle, som ikke er fortrolige med økonomiske læresætninger og erfaring, meget hovedbrud.

De vigtigste indførselsartikler var:

Sukker til værdi af 107 mill. doll. mod 78 i 1898. Heraf indførtes der for 11 mill. fra Tyskland, for 18 mill. fra Cuba, for 28 mill. fra Vestindiens øvrige øer, for 30 mill. fra Ostindien og for 22 mill. fra Havaii.

Kaffe til værdi af 56 mill. doll. mod 54 i 1898. Denne varesort kommer hovedsagelig fra Brasilien, nemlig for 36 millioner; for 6 mill. kommer fra det øvrige Sydamerika, for 5 mill. fra Centralamerika, for 3 mill. fra Mexico og for over 2 mill. fra Ostindien.

Silke og silkevarer til en værdi af 69 mill. doll. mod 52 mill. i 1898.

Uld og uldvarer 31 mill. doll. mod 27 mill. i 1898.

Farver, kemiske stoffe og lægemidler 48 mill. doll. mod 42 mill. i 1898.

Huder 51 mill. doll. mod 40 mill. i 1898.

Bomuld og bomuldsvarer 34 mill. doll. mod samme værdi i 1898.

Den raa bomuld, som indføres til en samlet værdi af 6 mill. doll., kommer hovedsagelig fra Egypten, nemlig til en værdi af næsten 5 mill. doll.

Guttapercha for 34 mill. doll. mod 26 mill. i 1898.

Træ og trævarer for 25 mill. doll. mod 14 mill. i 1898. Det indførte træ kommer fornemmelig fra Canada.

Af træmasse indførtes der for 1 200 000 doll.; heraf kommer der for 849 000 doll. fra Canada og for 300 000 fra Tyskland.

Jern og staalvarer 16 mill. doll. mod 12 mill. i 1898.

Ovenstaaende beløb fremkommer ved addition af talrige smaa poster, hvoraf den fornemste er jernblik til beløb af 3 700 000 doll.; alene for denne varesorts vedkommende er oprindelsen angiven, og denne er saagodtsom alene England.

The for 11 mill. doll. mod 9 i 1898.

Lædervarer for 12 mill. doll. mod 6 i 1898.

De vigtigste udførselsartikler var:

Kornprodukter til en værdi af 270 mill. doll. mod 318			
i 1898; heraf			
Hvede og hvedemel	151 mill.	mod	202 mill.
Mais	83	"	- 79 "
Havre	13	"	- 16 "
Bomuld	191 mill. doll.	mod	233 mill. i 1898
Bomuldstøier	19	"	" " 16 " - —
Kjød- og Kjød-			
produkter	117	"	" " 175 " - —
Jern- og stålvarer	107	"	" " 83 " - —
Mineralolje	55	"	" " 52 " - —
Levende dyr	40	"	" " 41 " - —
heraf heste	6	"	" " 6 " - —
Træ og trævarer	46	"	" " 39 " - —
Læder og lædervarer	27	"	" " 19 " - —
Tobak	35	"	" " 29 " - —
Frugt	10	"	" " 9 " - —

Af de indførte varemængder bragtes der kvantiteter til en værdi af

77 mill. doll. i amerikanske dampskibe	
287 — - britiske	—
88 — - tyske	—
56 — - franske	—
24 — - belgiske	—
24 — - hollandske	—
22 — - norske	—

Af de udførte varemængder transporteredes der ladninger til en værdi af

64 mill. doll. i amerikanske dampskibe	
751 — - britiske	—
118 — - tyske	—
28 — - hollandske	—
26 — - norske	—
18 — - franske	—
18 — - belgiske	—

For følgende lande stillede de forenede staters handelsomsætning i aaret sig saaledes:

	Indførsel fra:	Udførsel til:
Storbritannien	142 300 000 doll.	538 700 000 doll.
Tyskland	89 500 000 "	161 400 000 "

	Indførsel fra:	Udførsel til:
Frankrige	70 400 000 doll.	70 100 000 doll.
Holland	15 200 000 "	83 600 000 "
Italien	26 400 000 "	25 700 000 "
Belgien	11 700 000 "	45 800 000 "
Rusland	5 300 000 "	7 200 000 "
Mexiko	24 600 000 "	29 300 000 "
Canada	35 800 000 "	88 200 000 "
Brazilien	59 600 000 "	11 400 000 "
China	24 100 000 "	15 200 000 "
Japan	34 200 000 "	20 000 000 "
Britisk Indien	38 300 000 "	4 500 000 "
Danmark	650 000 "	18 500 000 "
Sverige og Norge	3 087 000 "	11 816 000 "
mod	2 588 000 "	9 098 000 "
		i 1898,
	2 677 000 "	5 592 000 "
		i 1897 og
	2 745 000 "	5 648 000 "
		i 1896.

Guldproduktionen i de forenede stater udgjorde i aaret 72 600 000 doll. mod 64 mill. i det foregaaende aar; heri er ikke indbefattet produktionen i gulddistriktet Klondyke, der nemlig hører til britisk Columbia, og hvor udbyttet var 13 à 14 mill. dollars. Til sammenligning kan anføres, at verdens samlede produktion af guld i aaret anslaaes til 304 mill. doll. mod kun 203 mill. i f. ex. 1896.

Af emigranter ankom der i sidste fiskalaar 297 000 mod 218 000 i 1898, 220 000 i 1897, 334 000 i 1896 og 579 000 i 1892; af dette antal var

77 000 fra Italien	1 700 fra Frankrige
60 900 " Rusland	2 600 " Danmark
45 000 " England	12 800 " Sverige
62 000 " Østerrige	6 700 " Norge
17 000 " Tyskland	

Fra videnskabens omraade er intet andet at berette fra aaret, end at talrige eksperimenter fortsattes med telegrafering uden traad.

I aarets løb er der gennem dette generalkonsulat til fordel for svensker og normænd bleven oppebaaret og hjemsendt et tilsammenlagt beløb af
kr. 130 020.64
heraf sendtes til Sverige " 45 991.09
i 34 poster, og til Norge " 84 029.55
i samme antal poster.

Fra Vicekonsul Lindgren i Chicago er modtaget følgende beretning om Norges handel paa nævnte stad i det forløbne aar:

„Ifølge opgave fra toldvæsenet er der fra de forenede riger i 1899 bleven indført til Chicago: Bøger til en værdi af 16 194 doll., ansjovis for 18 400 doll., klipfisk 4 621, sild 41 900, makrel 37 300, andre fiskevarer 43 484, oxehuder 8 350, skind og handsker 11 975, ost 5 341; den samlede værdi udgjorde 197 000 doll.

Den norske makrel er af bedre kvalitet end den amerikanske og betales med 5 à 7 doll. pr. tønne højere end denne.

Ansjovis i blikdaaser foretrakkes for ansjovis i tønder paa grund af den mere renlige og omhyggelige behandling.

Gjedost er fremdeles en yndet artikel blandt den indvandrede norske befolkning, medens gammelost ikke afsættes i samme kvantiteter som hidtil.

De større importører spørger, hvorfor man ikke fra Norge, ligesom fra Holland og Skotland, udfører sild nedlagt med krydderier i mindre kægger.

Akvavit og andet brændevin afsættes i anseelige kvantiteter, men saavel varen som mærkerne er gjenstand for en udbredt forfalskning, der tilføjer afsætningen af den ægte vare stor skade. Andre drikkevarer har vanskeligt for her at skaffe sig et marked, da tilvirkningen af indenlandske varer gjør næsten al konkurrence af udenlandske fabrikata umulig.

A. Grip.

Mexico.

Aarsberetning for fiskalaaret 1898—99 dateret 30te januar 1900.

Jeg har herved den ære at indkomme med min aarsberetning for fiskalaaret 1898—99 omfattende de sidste 6 maaneder af 1898 og de første 6 maaneder af 1899.

Indførsel fra og udførsel til Norge og Sverige ifølge den officielle statistik:

	* Indførsel.		Udførsel.	
	1897—98.	1898—99.	1897—98.	1898—99.
Norge . . .	\$ 45 219	\$ 73 675	intet	intet
Sverige . . .	„ 21 466	„ 58 500	—	—

Som det af denne tabel fremgaar, viser importen for fiskalaaret en forøgelse mod forrige aar af \$ 28 456 for Norge og \$ 37 034 for Sverige. Jeg har forsøgt at udfinde, hvilke artikler kan have forårsaget denne forøgelse,

men har ikke været istand til med nogen grad af vished at afgjøre dette; men jeg formoder, at det maa tilskrives den store mængde granit, der i aaret er blevet indført fra Norge og Sverige af firmaet S. Pearson & Son, og som er bestemt for havnearbejderne i Vera Cruz.

Importen til Mexico udgjorde:

	Toldfrie artikler.	Toldpligtige.	Sum.
i 1897—98	\$ 7 645 742	\$ 35 957 750	\$ 43 603 492
i 1898—99	„ 7 627 766	„ 43 241 428	„ 50 869 194
Altsaa forøgelse \$			7 265 702

Ovennævnte værdier er blevet omsat fra fremmed mynt til mexikanske dollars efter en kurs af 5 dollars pr. £stg.

Skibsfarten i fiskalaaret viser følgende tal:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons varer.	Antal.	Tons varer.		
Ankomne skibe	4 857	851 926	4 263	263 013	9 120	1 114 939
Afgaaede —	4 670	419 397	4 215	128 893	8 885	548 290
Sum	9 527	1 271 323	8 478	391 906	18 005	1 663 229

Som det af denne tabel vil sees, giver den officielle statistik iaar ikke den sædvanlige sammenligning med de foregaaende aar; istedet herfor meddeler den opgave over varemængden.

Importen fordeler sig paa de vigtigste lande, der deltager deri, som følger:

	1897—98.	1898—99.
Forenede stater	\$ 21 490 604	\$ 24 164 687
England	„ 8 105 696	„ 9 211 221
Frankrige	„ 5 435 698	„ 5 917 167
Tyskland	„ 4 781 821	„ 5 677 925
Spanien	„ 2 039 132	„ 2 969 936
Belgien	„ 590 196	„ 707 408
Italien	„ 186 275	„ 380 889
Schweiz	„ 156 732	„ 333 739
Østerrige	„ 125 144	„ 220 218
Holland	„ 103 913	„ 151 559
Ecuador	„ 73 681	„ 87 315
Norge	„ 45 219	„ 73 675
Portugal	„ 44 999	„ 41 324
China	„ 41 157	„ 98 216
Columbia	„ 24 127	„ 48 764
Sverige	„ 21 466	„ 58 500
Rusland	„ 19 644	„ 26 940
Danmark	„ 1 201	„ 3 684

De vigtigste af de importerede artikler var:

	1897—98.	1898—99.		1897—98.	1898—99.
Maskiner	\$ 6 270 652	\$ 7 988 362	Papir af alle		
Jern og staal „	5 170 437	„ 5 676 329	slags . .	\$ 1 361 316	\$ 1 829 164
Bomulds-			Raa bomuld „	1 327 134	„ 1 015 508
varer . . „	4 854 845	„ 5 853 424	Kjøretøier . „	1 100 373	„ 1 069 979
Drikkevarer „	2 254 845	„ 2 662 356	Ler-, porce-		
Kemiske pro-			læn- og		
dukter . . „	1 946 450	„ 2 078 405	glasvarer „	878 246	„ 1 204 562
Uldvarer . . „	1 623 765	„ 1 846 653	Silkevarer . .	1 138 182	„ 1 208 140
Vaaben og			Møbler . . „	306 861	„ 364 073
spræng-			Hermetik i		
stoffer . . „	1 618 233	„ 1 231 665	blikbokse „	355 558	„ 493 556

Foranstaaende tabel viser en betydelig forøgelse for næsten alle indførsels-artiklers vedkommende og særlig for maskiner, jern og staal, bomuldsvarer og hermetik. Indførselen af maskiner vil dog muligens i fremtiden vise betydelig nedgang paa grund af den fabrik for forarbeidelse af maskiner, som nu er under anlæg i Monterey med en kapital af 10 millioner mexikanske dollars, og som efter al sandsynlighed vil have en god fremtid for sig, da efterspørgselen efter maskiner i Mexico stadig er i stigende.

Glasvarer viser en forøgelse af omkring 30 pct. Da der for tiden findes 16 bryggerier i landet, indføres aarlig tomflasker især fra Tyskland og Belgien til en værdi af omkring 100 000 dollars guld; der er dog nu en flaskefabrik under anlæg i Toluca.

Nedgangen i indførselen af raa bomuld beviser kun, at dyrkningen deraf i selve landet gjør raske fremskridt, idet nemlig forbruget af denne artikel aarlig stiger for at kunne tilfredsstille den stadig fremadskridende textile industri, der for tiden i Mexico repræsenteres af 125 fabrikker, der beskæftiger 23 731 personer. Disse fabrikker forbrugte i sidste fiskalaar 13 071 130 kg. raa bomuld og producerede varer til en værdi af 14 963 299 mexikanske dollars.

Exporten fra Mexico:

	1897—98.	1898—99.
Ædle og industrielle metaller og mineraler		
indeholdende saadanne	\$ 75 042 332	\$ 86 257 851
Andre artikler	„ 53 930 417	„ 52 220 286
	\$ 128 972 749	\$ 138 478 137

Altsaa forøgelse i 1898—99 \$ 9 505 388.

De vigtigste exportartikler og deres værdi var:

	1897—98.	1898—99.
Sølv	\$ 67 637 102	\$ 67 280 964
Guld	„ 7 405 230	„ 8 914 693

	1897—98.	1898—99.
Henequen	\$ 11 564 519	\$ 18 711 325
Kaffe	” 10 649 119	” 7 936 908
Levende kvæg	” 4 507 327	” 4 831 662
Tobak	” 4 489 768	” 2 515 606
Tømmer	” 3 597 069	” 3 266 015
Huder og skind	” 3 590 477	” 3 594 272
Bly	” 2 909 705	” 3 786 144
Kobbererts	” 2 493 749	” 1 465 521
Kobber	” 2 277 882	” 4 135 613

Som det af denne tabel fremgaar, har exportværdien for sølv været omtrent den samme som foregaaende aar, medens guld viser en forøgelse af $1\frac{1}{2}$ million mexikanske dollars. Den artikel, som imidlertid især tiltrækker sig opmærksomhed paa grund af den betydelige øgning i sammenligning med foregaaende aar, er henequen, der er steget fra \$ 11 564 519 forrige aar til \$ 18 711 325 iaar. Det er kun et par aar, siden denne artikel begyndte at dyrkes i provinsen Yucatan, i hvis stenede og ufrugtbare jordbund den trives godt; det er nu den vigtigste indtægtskilde for denne provins. Den udgjør allerede $\frac{1}{7}$ af Mexicos hele exportværdi og overgaar langt alle andre exportartikler med undtagelse af sølv, og da efterspørgselen efter den i udlandet, særlig i de forenede stater, synes at holde sig godt, vil udførselen deraf endnu kunne antage større proportioner.

Kaffe. Det exporterede kvantum var mindre end forrige aar, men dog ingenlunde forholdsvis saa lidet, som man kunde tro af den betydelige nedgang i exportværdien, hvilken skyldes det store prisfald paa varen. Kaffe noterades for to aar siden til \$ 35 pr. quintal, solgtes forrige aar til \$ 15 og iaar til \$ 17. For i nogen grad at støtte plantageeierne har regjeringen vedtaget en lov, hvorved exporttolden paa kaffe er ophævet.

Huder og skind. Exportværdien for denne artikel viser ingen fremgang mod forrige aar, hvilket lader sig forklare af den omstændighed, at der i den senere tid er oprettet flere garverier i republiken, saa at en god del af de huder og skind, som hidtil er blevet exporteret raa, nu garves og bruges i landet.

Gummi. De høje priser paa raa gummi, der foraarsagedes af den usædvanlig sterke øgning i forbruget heraf, har holdt interessen for denne artikel fuldt oppe i de distrikter i Mexico, som virkelig egner sig for produktion heraf, trods uheldige og kostbare eksperimenter i egne, hvor der ikke var nogen rimelig grund til at tro, at forsøget skulde falde gunstig ud.

Tobak. Avlingen heraf var knap, men kvaliteten stod over forrige aars. Priserne varierede efter kvalitet og produktionssted fra 3 til 9 mex. dollars pr. arroba (25 pund) for dækblade, anden cigartobak noterades \$ 2 lavere.

Jordbrug. Der er i republiken 8 101 brug, hvoraf 3 400 beskæftiger sig med dyrkning af korn, 1 500 med kvægavl, 1 385 med dyrkning af sukkerrør, 395 henequen, 373 kaffe, 239 kakao, 335 bomuld, 279 pulque (et ekstrakt af agaveplanten, der udgjør landets nationaldrik) og 92 tobak.

Værdien af kornavlingen var i 1897 som følger:

Ris \$ 2 254 462, byg \$ 5 502 243, mais \$ 87 232 671, hvede \$ 18 680 475, tilsammen \$ 113 670 851. Agerbrugets afkastning repræsenterer saaledes den lave værdi af omkring 9 mexikanske dollars pr. indbygger. Da hvede og mais ikke exporteres, men konsumeres i landet, er forbruget omkring 7 mex. dollars pr. individ, hvilket viser, hvor beskednen den største del af befolkningen er i sine krav til ernæring, og hvor ringe deres konsumtionsevne er. Den hele afkastning af jordbruget i 1897, som jeg her anfører efter opgaver i den offentlige statistik, anslaaes for de forskellige posters vedkommende til følgende beløb:

Kornvarer	\$ 113 670 857	Bomuld	\$ 12 803 679
Bælgplanter	" 18 924 539	Kakao	" 565 808
Drikkevarer (særlig		Kaffe	" 8 282 038
pulque)	" 16 070 242	Tobak	" 2 985 920
Henequen	" 7 394 519	Sukker	" 15 690 029
Textilvarer	" 2 973 775	Andre varer	" 9 929 490
		Sum	\$ 209 290 890

Offentlige landstrækninger. I sidste fiskalaar er 289 995 hektar grund gaaet over til at blive privat eiendom. Den stadige forandring af kronland til privat eiendom saavel som forbedrede dyrknings- og vandingsmetoder er blevet ledsaget af en mærkbar fremgang i jordbruget, idet stigningen i exporten har været bevis paa en tilsvarende øgning i landbonæringens afkastning. I sidste fiskalaar exporteredes der vegetabiliske og dyriske produkter til en værdi af \$ 49 500 000, hvilket med en rund sum viser en forøgelse af \$ 6 000 000 mod foregaaende aar.

Grubedrift. Fremgangen i grubeindustrien kan bedømmes efter antallet af de eiendomme, der er blevet erhvervet til denne slags drift. Den stadige øgning i udførselen af metaller og ertser af alle slags afgiver ogsaa en maalestok for øgningen i udbyttet. At mærke er øgningen i udførselen af guld og kobber mod foregaaende aar; det samme gjælder ogsaa om end i mindre maalestok bly og antimon. Driften af kobbergruber gjør fremskridt, og der er for første gang ansøgt om bevillinger i staten Colima.

Brændespørgsmaalet har vakt megen interesse, særlig i de sidste ti aar, og den mexikanske regering har med bekymring iagttaget, hvorledes skovene ødelægges i landet og klimabet og nedbørmængden ændres, hvor fjeldene lægges bare. I de tropiske egne af Mexico er dette spørgsmaal ikke af saa stor betydning, da vegetationen der er saa yppig, at det snarere gjælder at hævde den. Det er vel kjendt, at forholdsvis faa kulgruber, som det lønner sig at drive, til dato er opdaget i republiken; man maatte derfor søge at finde en løsning af spørgsmaalet, og det skulde da synes, som om de talrige selskaber, der har erklæret at ville forsyne Mexico og andre byer i republiken med elektrisk drivkraft ved ledninger fra vandfaldene, i vid udstrækning vil afhjælpe mangelen paa billig brændsel. Sporvognssystemet i byen Mexico holder paa at gaa over fra brugen af muldyr og dampkraft til elektricitet, og mange fabrikanlæg, som nu bruger træ eller kul, vil følge gadesporvognenes eksempel. Med

hensyn til mangelen paa brændsel kan bemærkes, at efter sagkyndiges mening vil de i forrige aar foretagne heldige undersøgelser i stor udstrækning bidrage til at løse brændespørgsmaalet. Man har fundet baade kulleier og oljekilder, og prøvedriften heraf har givet meget tilfredsstillende resultater; flere selskaber arbejder nu med betydelige foretagender i denne retning. Den mexikanske regering har tilstaaet Mexico kokes- og kulkompagniet koncession paa bygning af et jernbanesystem, der forbinder vidtstrakte kulfelter med de vigtigste byer i Mexico. Det centrale kulfelt er i distriktet Barrotera, staten Coahuila, og man agter at bygge jernbanelinjer derfra til Monterey, Torreon og punkter ved de store jernbanelinjer.

Statsgjælden. Hele den udenlandske statsgjæld blev i juni maaned konverteret til et 5 pct. laan. Det nyoptagne laan udgjør et beløb af £ 22 700 000. 0. 0, der skal indfries i løbet af 45 aar, og som er sikret ved toldintraderne. De vigtigste fordele for den mexikanske statskasse ved denne transaktion er en nedsættelse af 1 pct. i rentefoden, hvilket medfører en betydelig besparelse i den aarlige rentebetaling, frigjørelse af deposita til beløb £ 600 000. 0. 0 m. v. som garanti for tidligere laanekontrakter og ophævelse af panteretten i Tehuantepecjernbanen. De lempelige og gunstige vilkaar, paa hvilke dette laan effektueredes, yder et tilstrækkeligt bevis paa den tillid, landets sociale og økonomiske stilling indgyder paa fremmede pengemarkeder, en tillid som yderligere fremgaar af den omstændighed, at obligationerne af det nye laan allerede er noteret til over emissionskursen.

Udstedelsen af 4de serie af 5 pct. obligationerne af det amortisable indenlandske laan er af kongressen tilladt indtil et beløb af 20 millioner mex. dollars i hensigt at tilveiebringe fuld enhed i nationalgjælden og bestride udtællingerne til subventioner og til lovbestemte arbejder til det almene vel.

Skibsfarten. Der er indgaaet kontrakt med de anglo-chilenske kompagnier om udstrækningen af deres rutefart mellem central- og sydamerikanske havne til vestmexikanske havne.

Jernbaner. Mexico har nu 8 302 miles jernbanelinjer, hvøraf $\frac{3}{4}$ er forsynet med telegrafledning. Forøgelsen i de sidste 6 maaneder før september var 130 miles. Firmaet S. Pearson & Son har indgaaet kontrakt med regjeringen, hvorved firmaet har paataget sig paa de i kontrakten stipulerede vilkaar at sætte den gamle Tehuantepecjernbane i fuld stand ved at foretage de nødvendige reparationer og derhos at udføre omfattende arbejder i havnene Salina Cruz og Coatzacoalcas i hensigt at sætte disse havne istand til at drive skibsfartforretninger i stor skala.

Diskontoen, der i forrige aar var gaaet op fra 7 pct. til 9 pct., er faldt til 6 à 7 pct. paa grund af den betydelige udenlandske kapital, der er flydt ind i landet og anbragt i de talrige nye foretagender, og oprettelsen af flere banker i staterne og en ny „Banco Central Mexicano“ i hovedstaden.

Fyrvæsenet. En kommission har foretaget en befaring af kysten og øerne paa østsiden af Yucatan i den hensigt snarest at istandbringe et midlertidigt system af fyre til vejledning ved farten i disse farvande. Arbeidet er

paabegyndt med opførelsen af det vigtige fyrtaarn paa Zapotitlan, og af det nævnte midlertidige fyrsystem i Yucatan er fyret paa „Isla de Mujeres“ nu i virksomhed.

Bryggen i Tampico. Et særligt studium har været viet den bygningsmaade, som kunde egne sig til at erstatte regjeringskaien, som blev et bytte for ilden, saa at den nye kai ikke skal risikere at faa samme skjæbne. En snarlig fuldførelse af disse arbejder er saa meget nødvendiggjorte, som Tampicos havn iaar har overfløjet Vera Cruz's i importtraden og indtaget pladsen som Mexicos vigtigste havn.

Statsindtægterne for det fiskalaar, der endte 30te juni sidstleden, oversteg ifølge præsidentens budskab ved aabningen af kongressen i september de anslaaede udgifter med 8 000 000 mex. dollars.

Den gule feber har i aarets løb tiltaget i en overordentlig sterk grad. I Vera Cruz antog den en foruroligende karakter og truede sundhedstilstanden paa andre punkter, der staar i stadig forbindelse med denne havn. Ikke destomindre har de af sundhedsvæsenet trufne forholdsregler, der strengt er blevne gennemførte, vist sig tilstrækkelige til at afværge større ulykker. I andre byer nær kysten og i havne som Mérida, San Juan Bautista, Laguna de Términos (der nu kaldes Carmen) og Tuxpam er der ogsaa indtruffet tilfælde, der dog skyldes smitte udenfra. Naar de sanitære foranstaltninger i Vera Cruz's havn først er udførte, vil de uden tvil bidrage til at forbedre sundhedstilstanden der og for fremtiden hindre, at en epidemi af denne frygtelige sygdom udbryder der, uden at smitten indbringes udenfra.

Regjeringen er ifærd med at tage de forberedende skridt til at sende en expedition opad Hondo-floden i staten Yucatan for at bringe Maya-indianerne til underkastelse og saaledes aabne for handelssamkvem det land, disse bebor. Dette skridt er af stor betydning for handelen, da hele floddalen har overflod paa tømmer af meget stor værdi, saasom mahogny, farvetræ, rosentræ, ceder etc. Disse indianere er fuldkommen vilde, og de vil ikke have noget at gjøre hverken med regjeringen eller med private handelsmænd. Den 24de juli sidstleden greb en del af Yaqui-indianerne i staten Sonora ved stillehavskysten til vaaben uden aarsag eller paaskud, idet regjeringen stadig siden deres nylige underkastelse har hjulpet dem paa flere maader. Regjeringen sendte straks en sterk troppestyrke mod dem, men skjønt flere skarpe træfninger har fundet sted, har de endnu ikke nedlagt vaabnene.

Udleverelsestraktaten med Italien, hvorom der har været drevet underhandlinger siden 1894, blev endelig afsluttet den 2den mai 1899. En med Holland indgaaet venskabs- og handelstraktat blev behørig ratificeret den 12te juli sidstleden. Under 22de april udveksledes ratifikationerne paa den under 22de februar sidstleden mellem Mexico og de forenede stater afsluttede nye traktat om udleverelse af forbrydere. En almindelig handels- og søfartstraktat mellem Mexico og China blev undertegnet i Washington den 26de december 1899; ratifikationen har endnu ikke fundet sted. Det vigtigste indhold af traktaten er bestemmelser om handelssamkvemet mellem de to lande for første gang. Begge lande tilstaaes behandling som den mest begunstigede nation i henseende til importen, og Mexico skal faa udøve extraterritorialret i

China, saaledes som det ogsaa er tilstaaet andre magter. Indvandring af borgere fra de to lande skal ske uden indskrænkning, og i kraft af denne bestemmelse venter man, at Mexicos ubenyttede rigdomskilder vil blive udviklede ved kinesisk arbejdshjælp.

Josef Breier.

Piræus.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul M. N. Rodocanachi.

Af norske skibe ankom i 1899 med ladning til hovedstationen 9 dr. 10 604 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 7 dr. 7 574 tons, ialt 16 dr. 18 178 tons, alle dampskibe. I ballast ankom til hovedstationen 1 dampskib dr. 1 112 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 3 dampskibe dr. 1 382 tons. Med ladning afgik ialt 12 dampskibe dr. 11 227 tons og i ballast 8 dr. 9 445 tons. Bruttofragter af ankomne norske skibe kr. 317 290 og af afgaaede kr. 144 150.

Af svenske skibe ankom til hovedstationen 2 dr. 1 383 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 630,40, ved vicekonsulsstationerne kr. 517,73, hvoraf tilfaldt generalkonsulen kr. 258,87; af svenske skibe kr. 122,00; ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 1 011,27. Expeditionsafgifter, norske kr. 193,00 svenske 0, andre kr. 150,00.

Et norsk dampskib dr. 1 112 tons anløb for reparation, der blev tilfredsstillende udført.

Af jern indførtes store mængder, særlig i form af bjelker til bygningsbrug. Disse bjelker solgtes her til en pris af dr. 0,40—0,45 pr. oka. Af stænger, bjelker etc. indførtes der fra oktober 1898 til juli 1899 2 850 000 oka til en værdi af fr. 900 000.

Hesteskosøm. Heraf bruger man nu endel mere end før, og hvis der blev hidsendt endel kasser deraf, vilde de visselig finde afsætning. Der erlægges for disse en told af dr. 0,76 pr. oka for galvaniserede, dr. 0,22 for ikke galvaniserede.

Trælaster fra Norge og Sverige er nu som tidligere omhandlet vel kjendt her, og indførselen heraf til Grækenland er definitivt sikret. Arkitekterne foreskriver altid til bygning af døre, vinduer og gulve denne slags trælast, der er meget søgt ogsaa i provinserne. Tre forskellige ladninger af furutræ paa næsten 500 std. ankom i aaret fra Sverige; derhos indtraf meget store forsendelser af nævnte sort trælast fra Marseille, og der vilde være kommet endnu mere deraf, hvis priserne ikke havde været saa høje.

Sild er meget eftersøgt her i Grækenland og betragtes som et udmærket næringsmiddel. Afsætningen var meget stor i fastetiden, de to maaneder før

jul og halvdelen af juli maaned. Sild importeret i tønder indeholdende 200, 300 og 600 stkr. Den sild, der saa sterkt efterspørges, er røgesild; saltede sild vil ingen have. Silden solgtes i 1899 til en pris af drachmes 50—65 (1 fr. = dr. 1,68), og der erlægges i told herfor dr. 0,30 pr. oka (78 oker = 100 kg).

Klipfisk. Som tidligere nævnt har der været stor afsætning af klipfisk i Grækenland. De tider, da klipfisken særlig efterspørges, er de samme som for sildens vedkommende. Den fra Frankrige kommende klipfisk er meget efterspurgt og foretrækkes fremfor alle andre sorter paa grund af sin mørhed og paa grund af den hurtige transport, medens vor er haard og af mangel paa direkte dampskibsforbindelse kommer sent frem. Det fra oktober 1898 til juli 1899 importerede kvantum beløber sig til 1 365 000 oker til en værdi af fr. 683 000. Klipfisken solgtes til en pris af dr. 44—48 pr. quintal (1 quintal = 44 oker), og der erlægges for denne vare en toldafgift af dr. 0,17.

Torskelevertran har fundet rig afsætning, og store forsendelser heraf er ankommet fra Frankrige og Italien; jeg har dog en mistanke om, at det snarere er sæltran, der sælges for torskelevertran. Hvis der fandtes et lager af denne artikel hersteds, er jeg sikker paa, at der kunde gjøres gode forretninger dermed. For torskelevertran erlægges der en indførselstold af dr. 0,76 pr. oka.

St. Thomas.

Af norske skibe ankom i 1899 til hovedstationen fra fremmede lande med ladning 10 dr. 11 616 tons, deraf 8 dampskibe dr. 10 201 tons, og i ballast 6 dr. 2 396 tons. Til fremmede lande afgik med ladning 5 norske skibe dr. 4 237 tons, deraf 4 dampskibe dr. 3 865 tons, og i ballast 10 fartøier dr. 8 732 tons, deraf 5 dampskibe dr. 6 731 tons, samt til Norge et seilskib dr. 1 043 tons.

For ordre, reparation eller lignende anløb 7 norske fartøier dr. 3 416 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 dr. 298 tons i ballast for ordre.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 713,50. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 164,86, i svenske intet.

Aarsberetning for 1899, dateret 20de februar 1900.

St. Thomas's havn besøgte i finansaaet 1898—99 af 2882 skibe, hvoraf 1981 engelske, 287 danske, 221 amerikanske, 171 tyske, 91 franske, 64 hollandske, 15 norske, 1 svensk; resten tilhørende forskellige andre nationer. Af disse 2882 skibe vare 432 dampskibe, væsentlig tilhørende det tyske selskab.

„Hamburg Amerika Line“, det engelske „Royal Mail S. S. Co.“, og det franske „Compagnie générale transatlantique“, der alle har hovedstationer her paa øen.

29 orlogsskibe besøgte havnen, væsentlig for kul, vand og proviant, men heller ikke iaar var derimellem noget norsk eller svensk krigsskib.

Desværre formindskes aar for aar antallet af fragtsøgende seilskibe, der søger St. Thomas havn, og er i det omhandlede aar naaet ned til et ikke tidligere kjendt minimum. Grunden hertil er ikke at søge i havnen eller i lokale forhold, thi som bekjendt er havnen fuldstændig fri for alle afgifter for skibe, der anløber for ordre, fragtsøgende, for kul, proviant, læge etc. Lodstvang kjendes ikke, og lodspenge er moderate, hvis lodsens assistance benyttes. Men handelsudviklingen gaar i retning af at benytte de etablerede dampskibslinjer, der regelmæssig anløber næsten enhver havneplads i Vestindien; navnlig det tyske selskab inddrager stadig flere steder i sit allerede vidt omspændende net af anløbspladse.

Det norske barkskib „Antwerp“ af Mandal, der ankom hertil i slutningen af 1898 i havari, blev repareret midlertidigt her i begyndelsen af 1899, indkjøbt for anden norsk regning og gik under navn af „Paulus“ i ballast tilbage til Norge.

Der paamønstredes her 18 mand paa 4 norske skibe, og afmønstredes 14 mand fra 1 norsk skib. Der fandt ingen rømninger sted.

Toldintraderne paa St. Thomas udgjorde i finansaaet 1898—99 \$ 16 815,77 og skibsafgifterne \$ 20 978,53.

Sundhedstilstanden har som sædvanlig været ganske udmærket.

St. Croix's havne besøgte i ovennævnte aar af 289 skibe, deraf Christiansted af 145 og Frederiksted af 144.

Den indgaaende told beløb sig til \$ 60 862,08, den udgaaende told til \$ 25 247,83.

Udførselen af øens hovedprodukter stillede sig saaledes:

	Sukker.	Rhum.	Melasse.
Til Danmark	₤ 270 158	Gl. 47 869	Gl. 2 231
„ Europa	„ 6 312 984	„ —	„ —
„ forenede stater	„ 16 205 768	„ 19 149	„ 1 465
„ andre st. Amerika	„ 2 929 174	„ 86	„ 57 685
„ St. Thomas	„ 216 926	„ 3 993	„ 7 805
tilsammen	₤ 25 935 010	Gl. 71 097	Gl. 69 186
imod i 1897—98	„ 27 856 679	„ 79 480	„ 87 802

Den nuværende høst, der alt er begyndt, tegner til at blive en middels-høst; priserne synes at være noget opadgaaende, og man har anledning til at mene, at der snart vil blive iverksat en overenskomst mellem de forenede stater og Danmark, hvorved St. Croix-sukkeret vil opnaa en favorabel stilling i det

amerikanske marked ved en lavere indførselstold, imod at enkelte amerikanske produkter indføres toldfrit paa St. Croix. Udsigterne for sukkerdyrkningen paa St. Croix er derfor i øieblikket ret gunstige.

Valdemar Riise.

Fiume.

Til Fiume ankom i 1899 fra fremmede lande med ladning af norske skibe 2 dr. 3 040 tons, deraf et dampskib dr. 2 802 tons, og i ballast 10 dampskibe dr. 7 525 tons. Der afgik med ladning 12 norske skibe dr. 10 571 tons, deraf dampskibe 11 dr. 10 334 tons. Bruttofragter af norske skibe, ankomne kr. 47 200,00, afgaaede kr. 125 150,00.

Af svenske skibe ankom 5 dr. 5 225 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 619,21, af svenske kr. 331,85.

Skibsfarten i aaret har været noget livligere; 12 norske skibe og 6 svenske afgik til Frankrig med trælastladning.

I handelsrørelsen her paa pladsen er der ikke stor afveksling, og saavel udførselen som indførselen har holdt sig stationær.

Byen administreres fremdeles af en kongelig kommissær, der af regjeringen har faaet titelen Podestà. Byen er ikke længere i besiddelse af sine autonome rettigheder. Befolkningen er for tiden rolig og forholder sig indifferent ligeoverfor Ungarn.

A. F. Luppis.

Indhold: Amsterdam s. 1. — Fiume s. 48. — Malta s. 28. — Mexico s. 38. — Piræus s. 45. — St. Thomas s. 46. — Victoria B. C. s. 25. — Washington s. 31.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 2. Udgivet ved departementet for det indre. 1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Indberetning

fra konsulatstipendiat dr. juris Einar Einarsen angaaende det belgiske
konsulatvæsen,
dateret 10de marts 1900.

1ste kapitel.

Konsulatkorpsets organisation.

Ifølge lov af 31te december 1851 skulde det belgiske konsulatkorps bestaa af generalkonsuler, konsuler, vicekonsuler og elevkonsuler („élèves consuls“), hvilke udnævntes af kongen, og af konsularagenter („agents consulaires“), der udnævntes af vedkommende konsuler med approbation af udenrigsministeren.

Ved kgl. forordning om konsulatvæsenet af 23de februar 1857 bestemtes desuden, at ingen kunde beskikkes som elevkonsul uden at være belgier, mindst 21 aar gammel og fyldestgøre de fordringer m. h. t. tidligere uddannelse, der senere nærmere skulde bestemmes ved et reglement, et reglement, der imidlertid aldrig blev istandbragt. Elevkonsulerne skulde attacheres enten generalkonsulaterne eller direktoratet for handels- og konsultsager under udenrigsministeriet for saa senere at konkurrere om de lønnede stillinger enten i den udenrigske konsulat tjeneste eller i centraladministrationen for konsulatvæsenet.

Som det vil sees, eksisterede der saaledes i virkeligheden ingen bestemmelse angaaende de lønnede konsulatfunktionærers tidligere uddannelse. De lønnede konsuler og generalkonsuler udvalgte blandt erfarne og prøvede folk, som i længere tid havde befattet sig med handelsaffærer. De fleste af dem havde ikke underkastet sig nogen højere examen.

Den ovennævnte kgl. forordning af 23de februar 1857 er nu helt afløst af en ny kgl. forordning af 25de september 1896. Denne forordning, der har afskaffet de saakaldte elevkonsuler, inddeler konsulatfunktionærerne i 2de hovedafdelinger, de lønnede og de ulønnede konsulatfunktionærer.

I.

Det lønnede konsulatkorps bestaar i hierarkisk orden af general-konsuler, konsuler og vicekonsuler.

For at gives adgang til den lønnede konsulatkarriere udfordres, at man er belgier, mindst 21 og høist 40 aar gml., samt at man desuden er i besiddelse af de almindelige egenskaber, der udfordres for at blive belgisk statstjener.

Vicekonsulerne udvælges blandt ansøgere, der har aflagt visse examiner, der er nærmere anordnet ved endel senere kgl. forordninger.

Saaledes blev der ved kgl. forordning af 28de september 1896 ved de juridiske fakulteter ved statens universiteter oprettet en egen examen i „handels- og konsulatvidenskaber“, og de, der har aflagt denne examen benævnes licentiat i handels- og konsulatvidenskaber („licenciés en sciences commerciales et consulaires“). Denne examen skulde aflægges i 2de afdelinger medførende tilsammen mindst 2 aars studium, den første afdeling omfattende:

1. Retsencyclopedi.
2. Offentlig ret og forvaltningsrettens elementer.
3. Kjendskab til folkeretten.
4. Konsulatlovgivningen.
5. Civilrettens elementer.
6. Strafferettens elementer.

Den anden afdeling omfattende:

1. Nationaløkonomi.
2. Handelsret og søret.
3. Kjendskab til den sammenlignende retsvidenskab („législation comparée“).
4. Statistik.
5. Geodæsiens elementer.
6. Fysisk og politisk geografi.
7. Industri og handelsgeografi, herunder indbefattet kjendskab til belgiske industriprodukter og andre landes import- og exportvarer og naturprodukter.

Kandidaterne skulde desuden godtgjøre, at de var istand til at betjene sig af det engelske og det tyske sprog, foruden af det franske og flamske.

Juridiske kandidater („docteurs en droit“), kandidater i de administrative videnskaber („docteurs en sciences administratives“), kandidater i de politiske videnskaber („docteurs en sciences politiques“) og kandidater i de sociale videnskaber („docteurs en sciences sociales“) behøvede ikke at underkaste sig mere end den ene af de ovennævnte afdelinger efter et aars studium for at erholde diplom for at have aflagt den omhandlede embedsexamen i handels- og konsulatvidenskaber. De, der tidligere havde underkastet sig andre examiner, og som ønskede at underkaste sig den foranomhandlede embedsexamen i

handels- og konsulatvidenskaber, var befriede for paany at underkaste sig prøve i de fag, hvori de allerede ved de tidligere examiner havde aflagt prøve.

Paa samme maade blev der ved kgl. forordning af 12te januar 1897 ved det høiere handelsinstitut i Antwerpen oprettet en examen i handels- og konsulatvidenskaber, der skal kunne opnaaes efter 3 aars ophold ved institutet og som omfatter følgende fag:

1. Handelsregning.
2. Forfatnings- og forvaltningsret.
3. Sammenlignende handelsret.
4. Teknologi.
5. Handels- og industrigeografi.
6. Nationaløkonomi og statistik.
7. Folkeret.
8. Konsulatreglementer.
9. Fransk, tysk, flamsk, engelsk, spansk eller italiensk.

Ved kgl. forordning af 13de januar 1897 blev det derefter bestemt, at de, der havde aflagt den ovennævnte embedsexamen i handels- og konsulatvidenskaber ved universiteterne eller den ovennævnte prøve i de samme fag ved Antwerpens høiere handelsinstitut, skulde kunne ansættes som lønnede vicekonsuler uden at underkaste sig nogen yderligere prøve. De, som ikke havde aflagt en saadan examen, men dog havde gennemgaaet krigsskolen, statens landbrugsskole i Gembloux, bergværksskolen i Hainaut eller et blot 2-aarigt kursus ved handelsinstitutet i Antwerpen, kunde af udenrigsministeren i tilfælde tillades at underkaste sig en særskilt prøve for en specielt opnævnt examenskommission. Denne prøve, der baade skulde være mundtlig og skriftlig, skulde omfatte følgende materier:

1. Kjendskab til forfatningsretten.
2. — „ forvaltningsretten.
3. — „ civilretten.
4. Handels- og søret, kjendskab til den sammenlignende handelsret.
5. Kjendskab til folkeretten.
6. International offentlig og privat ret.
7. Nationaløkonomi og statistik.
8. Konsularreglementer.
9. Industri- og handelsgeografi.
10. Bogholderi og „science financière commerciale“.
11. Kjendskab til belgiske industriprodukter og export- og importvarer.
12. Fransk stil.
13. Engelsk eller tysk.

Ved kgl. forordning af 28de januar 1897 bestemtes derefter igjen, at 2den afdeling af den foranomhandlede embedsexamen ved universiteterne i handels- og konsulatvidenskaber skulde omfatte følgende fag:

1. Nationaløkonomi.
2. Handelsret og søret.
3. International offentlig og privat ret.

4. Kjendskab til den sammenlignende handelsret.
 5. Statistik.
 6. Fysisk og politisk geografi.
 7. Bogholderi og „science financière commerciale“
 8. Industri og handelsgeografi.
 9. Kjendskab til belgiske industriprodukter og forskellige landes import- og exportvarer og naturprodukter
- samt endelig at godtgjøre at være istand til at betjene sig af det franske, flamske, engelske og tyske sprog.

Ogsaa ved de kgl. forordninger af 25de februar 1898 og 8de april 1899 blev der gjort nogle mindre væsentlige forandringer i de forannævnte bestemmelser angaaende konsulatfunktionærers uddannelse.

Ved kgl. forordning af 31te oktober 1899 er endelig aspiranterne til den omhandlede embedsexamen ved statens universiteter i handels- og konsullære videnskaber fordelt i 3 sektioner.

Den første sektion omfatter juridiske kandidater, kandidater i de administrative videnskaber, kandidater i de politiske videnskaber og kandidater i sociale videnskaber.

Den anden sektion omfatter examinerede ingeniører og officerer, der har faaet en højere militær uddannelse.

Den tredje sektion omfatter personer, der uden at have saadan højere uddannelse som foran nævnt har gennemgaaet et gymnasium, et 2-aarigt handelskursus, en højere landbrugsskole o. lign., eller som i mangel heraf for en særskilt examenskommission, opnævnt af et juridisk fakultet, har aflagt prøve i følgende fag:

1. Verdenshistoriens grundtræk fra den ældste tid til revolutionen i 1830.
2. De 5 verdensdeles fysiske geografi. Belgiens industri- og handelsgeografi.
3. Arithmetik og dens anvendelse paa handelsoperationer, bogholderi.
4. Algebraens og geometriens elementer.
5. Fysikens og kemiens elementer.
6. Handelsrettens og nationaløkonomiens elementer.
7. Fransk, flamsk, engelsk og tysk.

Personer, der tilhører den første sektion, skal for at kunne opnaa den omhandlede embedsexamen i handels- og konsulatvidenskaber aflægge prøve efter et aars studium i følgende fag:

1. Sprog.
2. Den sammenlignende handelsret.
3. Konsulatlovgivningen.
4. Sammenlignende forfatningsret.
5. Europas diplomatiske historie siden Wienerkongressen.
6. Industri- og toldlovgivningens elementer.
7. Statistik.

8. Industri- og handelsgeografi.
9. Fysisk og politisk geografi.
10. Bogholderi.
11. Industri- og handelsprodukter.
12. Kommunikationsvæsen.
13. Økonomi og koloniallovgivning.

Personer, der tilhører den anden sektion, skal ligeledes efter et aars studium aflægge prøve i følgende fag:

1. Retsencyclopædi.
2. Civilrettens elementer.
3. Den belgiske forfatningsrets elementer og sammenlignende forfatningsret.
4. Den belgiske forvaltningsrets og industri- og toldlovgivningens elementer.
5. Handelsrettens elementer.
6. Søret.
7. Sammenlignende handelsret.
8. Folkerettens elementer.
9. Den internationale privatrets elementer.
10. Konsulatlovgivningen.
11. Nationaløkonomi.
12. Statistik.
13. Industri- og handelsgeografi.
14. Bogholderi.
15. Kommunikationsvæsen.
16. Koloniallovgivning.

Personer, henhørende under tredje sektion skal endelig efter tilsammen mindst 2 aars studier aflægge 2de prøver, den første omfattende:

1. Retsencyclopædi.
2. Civilrettens elementer.
3. Den belgiske forfatningsrets elementer og kjendskab til den sammenlignende forfatningsret.
4. Den belgiske forvaltningsrets elementer og industri- og toldlovgivningens elementer.
5. Handelsrettens elementer.
6. Kjendskab til folkeretten.
7. Nationaløkonomi.
8. Fysisk og politisk geografi.
9. Industri- og handelsprodukter.

Den anden prøve omfattende:

1. Den internationale privatrets elementer.
2. Søret.
3. Sammenlignende handelsret.
4. Konsulatlovgivning.
5. Statistik.

6. Industri- og handelsgeografi.
7. Bogholderi.
8. Kommunikationsvæsen.
9. Koloniallovgivning.

Desuden skal samtlige sektioners aspiranter godtgjøre, at de er istand til at betjene sig af det franske, det flamske, det tyske og det engelske sprog.

Aspiranterne er fritagne for at aflægge prøve i fag, hvori de tidligere har aflagt examen.

I præmisserne til den her gjengivne kgl. forordning af 31te oktober 1899 udtales, at den hidtilværende ordning har ladet tilbage at ønske, idet tre aars erfaring har vist, at de nye studier ikke tiltrækker saa mange elever, som man havde haabet, og heller ikke synes at være saa udviklede og saa vel affattede, som de burde være. Navnlig ingeniørerne, som for den største del allerede har tilbragt 5 aar ved universitetet, skal vise liden lyst til at tage fat paa 2 aars yderligere studium, hvad der var nødvendigt efter den kgl. forordning af 28de september 1896.

Som det vil sees, har der i Belgien været famlet adskilligt med hensyn til, hvilke fordringer der skal opstilles til konsulatfunktionærers uddannelse. I saa henseende er betegnende det uforholdsmæssige antal af modifikationer og forandringer i løbet af nogle faa aar. Dette forhold har imidlertid sin interesse, og er vedkommende bestemmelser derfor ogsaa her gjengivne i saapas udstrækning, som skeet. Hvorvidt den ordning, der nu sidst er etableret ved den kgl. forordning af 31te oktober 1899, imidlertid vil vise sig at være fuldt tilfredsstillende, tør være tvilsomt.

For det første har det, som allerede nævnt, vist sig, at der synes at være liden tilgang paa aspiranter til den nye embedsexamen i handels- og konsulære videnskaber. Dette synes ogsaa at være noksaa naturligt. Forsaaavdt angaar de til 1ste og 2den sektion hørende personer, saa er det rimeligt, at juridiske kandidater og ingeniører viser liden lyst til at underkaste sig endnu et aars studium for saa efter fuldendt examen, naar alt kommer til alt, ikke at komme ind i konsulatetaten. Forsaaavdt dernæst angaar de til sektion 3 hørende personer, saa kan det vistnok ikke siges, at fordringerne for disse personers vedkommende er overdrevent strenge, idet de efter blot 2 aars studier vil kunne erholde adgang til konsulatetaten, en adgang, som har kostet de under 1ste og 2den sektion hørende personer adskillige flere aar; men ogsaa for disse personers vedkommende synes resikoen at være for stor, idet deres embedsexamen i handels- og konsulatvidenskaber faktisk vil være dem til forholdsvis liden nytte, i tilfælde af at de ikke faar ansættelse i konsulatetaten, og de vil da, som rimeligt er, heller foretrække et ordinært „brødstudium“, der medfører større chancer.

En heldigere ordning synes at maatte være den, der i nogen grad er befulgt i Frankrige, at man efter konkurrence ansætter de mere lovende unge mænd med en vis forandelse i konsulatetaten, og saa senere, efterat de har arbejdet nogle aar i underordnede stillinger i etaten, lader dem underkaste sig en prøve i forskellige fag, en „examen de classement“, der vil være af betydning m. h. t. deres senere avancement inden etaten. Herved undgaar man at

lade folk give sig ifærd med aarelange studier, som de, naar alt kommer til alt, kan resikere ikke at faa nogensomhelst nytte af.

Dernæst synes ordningen at være mindre heldig, forsaavidt som den (med et vist kinesisk pedanteri) forlanger prøver i en hel del fag, hvori prøve synes at kunne være temmelig overflødig. Hvorfor f. ex. juridiske kandidater skal plages med et aars yderligere studium for at underkaste sig prøve f. ex. i „Europas diplomatiske historie siden Wienerkongressen“, synes vanskeligt at forstaa. Konsulatlovgivningen synes det ogsaa at være uformødent at etablere nogen egen prøve i, da dette er noget, hvormed vedkommende meget snart under sit arbejde i konsulatetaten maa gjøre sig fortrolig. Ligeledes synes det lidet paa-krævet at bebyrde folk, der har underkastet sig en lang specialuddannelse, med fag som: „Industri- og toldlovgivningens elementer, industri- og handelsgeografi, kommunikationsvæsen, koloniallovgivning“ etc.; det fornødne i saa henseende vil af dygtige og interesserede folk vistnok erhverves uden nogen speciel prøve. Den slags fag bør være forbeholdte en „examen de classement“.

M. h. t. de faggrupper, hvorfra de lønnede konsulatfunktionærer rekrutteres efter den nye ordning af 1896, kan meddeles, at af de 24 lønnede belgiske vicekonsuler, der samtlige er udnævnte efter 1896, havde 11 juridisk uddannelse, 3 ingeniøruddannelse og 10 var udexaminerede fra Antwerpens højere handelsinstitut. Som det vil sees, er det juridiske element paafaldende stærkt repræsenteret, særlig naar tages i betragtning, at de belgiske konsulers virksomhed som administrative og judicielle embedsmænd er af saare liden betydning ved siden af deres virksomhed som hjemlandets kommercielle og industrielle agenter.

Ifølge ovennævnte forordning af 25de september 1896 udvælges de lønnede konsuler blandt de lønnede vicekonsuler, der har tjent som saadanne i mindst 6 aar. De kan ligeledes udvælges blandt funktionærer i direktoratet for handels- og konsultsager, som i mindst 6 aar har fungeret som bureauchefer eller været i højere stillinger. Undtagelsesvis kan ogsaa personer, der har aflagt den anordnede embedsexamen i handels- og konsulatvidenskaber, udnævnes til konsuler uden at have fungeret som vicekonsuler, naar de i Belgien eller i udlandet i det mindste i 10 aar efter aflagt examen har beskæftiget sig med handelsaffærer.

De lønnede generalkonsuler skal udvælges blandt de lønnede konsuler, der har tjent som saadanne i mindst 6 aar.

De lønnede vicekonsuler beordres til at gjøre tjeneste enten ved konsulatene eller generalkonsulatene eller ogsaa for en tid ved direktoratet for handels- og konsultsager.

Lønnede generalkonsuler i lande, hvor ingen belgisk diplomatisk agent er akkrediteret, kan foruden deres egenskab at konsulatembedsmænd ogsaa tildeles egenskab af diplomatiske agenter, uden at de dog derfor bliver at henregne til den belgiske diplomatetat.

Efter den belgiske statskalender for 1899 har Belgien for tiden følgende lønnede generalkonsulater og konsulater:

I Europa:

Generalkonsuler i: Køln, Liverpool, Madrid, Moskwa, Konstantinopel, Sophia (tillige diplomatisk agent), Galatz (Rumænien), Athen (tillige gesandt).

Konsul i: Jekaterinoslaw (Rusland).

I Asien:

Generalkonsuler i: Beyruth (Lilleasien), Teheran (tillige *gesandt*), Bombay, Bangkok (tillige *gesandt*), Hankow (Kina), Tokio (tillige *gesandt*).

Konsuler i: Batavia, Kalkutta, Hongkong, Shanghai, Tientsin, Yokohama.

I Afrika:

Generalkonsuler i: Santa Cruz, Teneriffa, Kanarieøerne, Tanger (tillige *gesandt*), Tunis, Kairo (tillige *gesandt*), Pretoria.

Konsul i: Durban.

I Amerika:

Generalkonsuler i: Philadelphia, Ottawa (Canada), Buenos Ayres (tillige *gesandt*), St. Paul (Brasilien), St. Jago (Chile) (tillige *gesandt*), Guatemala (tillige *gesandt*).

Konsuler i: St. Francisco, Lima.

I Australien:

Konsul i Melbourne.

Desuden har Belgien for tiden 24 lønnede vicekonsuler, hvoraf imidlertid ingen er selvstændige, men samtlige attachederede et konsulat eller general-konsulat.

Belgien har altsaa 25 lønnede generalkonsulater, hvoraf 8 i Europa, 6 i Asien, 5 i Afrika og 6 i Amerika, samt 11 lønnede konsulater, hvoraf 1 i Europa, 6 i Asien, 1 i Afrika, 2 i Amerika og 1 i Australien. Til sammenligning kan meddeles, at de forenede riger for tiden har 14 lønnede general-konsulater, hvoraf 11 i Europa, 1 i Asien og 2 i Amerika, og 4 lønnede konsulater, hvoraf 3 i Europa og 1 i Amerika, samt endelig 10 lønnede vicekonsuler, hvoraf 4 indehar selvstændige vicekonsulater, disse sidste samtlige i Europa.

Som det vil sees, er de belgiske lønnede konsulater adskillig talrigere end Norges og Sveriges. M. h. t. den lokale fordeling af konsulaterne, saa vil det sees, at en langt større andel af de belgiske konsulater er beliggende udenfor Europa, end Tilfældet er for de forenede rigers vedkommende. I en vis forbindelse hermed staar da ogsaa den betydelige forskjel, der viser sig deri, at de forenede rigers lønnede konsulater udelukkende er knyttede til de vigtigere havnestæder, medens tvertimod de belgiske lønnede konsulater for den væsent-

ligste del er beliggende i byer, der ikke har nogen eller iethvertfald blot en underordnet betydning som havnestæder, en omstændighed, der formentlig maa ansees som karakteristisk for de 2de konsulatorganisationers høist forskellige opgaver og virksomhed.

Minimumslønningen for vicekonsuler er 6 000 frs. og maximumslønningen 8 000 frs. Konsulernes og generalkonsulernes lønninger bestaar af 2de bestanddele, den ene fast og uforanderlig for alle poster og den anden foranderlig efter opholdsstedet. Den faste bestanddel af konsulernes løn er 6 000 frs. og af generalkonsulernes 8 000 frs. For den variable bestanddels vedkommende er konsulatposterne delte i 5 kategorier, omfattende følgende beløb:

	Konsuler.	Generalkonsuler.
1ste kategori	frs. 12 000	frs. 14 000
2den —	” 10 000	” 12 000
3die —	” 8 000	” 10 000
4de —	” 6 000	” 8 000
5te —	” 4 000	” 6 000

Ved kgl. forordning af 10 oktober 1896 er konsulatposterne fordelt paa følgende maade blandt de nævnte 5 kategorier:

1ste kategori omfatter konsulater og generalkonsulater i Brasilien, Kina, Guatemala, Filippinske øer, Britisk Indien, Hollandsk Ostindien, Persien, Siam, Venezuela.

2den kategori, Østafrika, Australien, Chile, Afrikas vestkyst, Japan, Mexiko, Peru.

3die kategori, Argentina, Bulgarien, Canada, de forenede stater i Nordamerika, Rusland, Syrien, Transvaal, Tyrkiet, Uruguay.

4de kategori, Egypten, Storbritannien, Grækenland, Marokko, Tunis.

5te kategori, Tyskland, Danmark, Spanien.

Endelig kan generalkonsuler tilstaaes følgende alderstillæg:

efter 5 aar	frs. 2 000
” 10 ”	” 3 000
” 15 ”	” 4 000
” 20 ”	” 5 000
” 25 ”	” 6 000

Ved disse alderstillægs beregning regnes tjenestetiden i et land henhørende til 1ste kategori dobbelt.

Saavidt muligt skal der gives de lønnede konsulatfunktionærer adgang til at foretage reiser i Belgien i almindelighed med høist 5 aars mellemrum.

Det er en selvfølge, at det ogsaa i Belgien er forbudt de lønnede konsulatfunktionærer at drive handel eller at være direkte eller indirekte interesseret i noget handelsforetagende.

Den kgl. forordning af 23de februar 1857 indeholdt i sin § 35 ogsaa en bestemmelse om, at de lønnede konsuler, som giftede sig uden udenrigsministerens samtykke, kunde efter omstændighederne paadrage sig afskedigelse. Denne bestemmelse er imidlertid ikke optaget i den nye kgl. forordning af 25de september 1896 om konsulatkorpsets organisation.

Som det vil sees, er det en ganske betydelig forandring i det belgiske konsulatvæsens organisation, som har fundet sted ved den kgl. forordning af 25de september 1896 og senere forordninger, idet det belgiske lønnede konsulatkorps er gaaet over til at blive en sluttet etat, hvor der er opstillet visse bestemte fordringer m. h. t. aspiranternes uddannelse.

II.

De ulønnede belgiske konsulatfunktionærer er enten konsuler, vicekonsuler eller konsularagenter („agents consulaires“). Titel af honorær generalkonsul kan dog i tilfælde tildeles kjøbmandskonsuler uden dog at medføre nogen-
somhelst forandring m. h. t. stillingens betyding.

De ulønnede konsulatfunktionærer skal fortrinsvis udvælges blandt belgiere, bosatte i udlandet. Konsuler og vicekonsuler udnævnes af kongen. Konsularagenterne udnævnes og afsættes af konsulerne med udenrigsministerens approbation.

III.

Alle belgiske konsulatfunktionærer uden hensyn til deres rang sorterer under vedkommende belgiske legation, der i tilfælde kan suspendere dem fra deres stillinger. De rapporter og beretninger, konsulerne indsender til udenrigsministeriet, skal indsendes gennem legationen, gennem hvilken ogsaa konsulerne modtager sine instruktioner fra udenrigsministeriet. Det er forbudt konsulerne uden særskilt tilladelse at korrespondere i tjenesteanliggender med noget andet ministerium end udenrigsministeriet. Ogsaa forøvrigt gjælder det som almindelig regel, at al korrespondance fra konsulerne til belgiske autoriteter og privatmænd og omvendt bør passere gennem udenrigsministeriet og vedkommende legation. Korrespondance angaaende kommercielle oplysninger kan dog foregaa uden udenrigsministeriets og vedkommende legations medvirkning direkte fra og til vedkommende interesserede. I henhold til departementscirkulære af 21de juni 1880 skal imidlertid konsulerne hvert aar meddele udenrigsministeriet en oversigt over de kommercielle oplysninger, der er begjærede af private og disse meddelte. Denne bestemmelse synes at være meget heldig, idet udenrigsministeriet herved sættes istand til at bedømme omfanget af konsulernes virksomhed i saa henseende, og i hvilket omfang de interesserede i saa henseende benytter sig af konsulerne.

Tilslut skal endelig bemærkes, at udenrigsministeren hvert aar skal opgive for kongen de konsuler, som har gjort sig særlig fortjente ved iver og dygtighed i tjenesten.

2det kapitel.

Konsulernes virksomhed som notarii publici, registerførere, skifteforvaltere og dømmere.

Naar undtages i Frankrige er antallet af belgiere i udlandet forholdsvis lidet talrigt, og de belgiske konsulers virksomhed i ovennævnte henseende er derfor i regelen af forholdsvis lidet betydeligt omfang. I saa henseende er forholdet som bekjendt ganske anderledes for vore konsulers vedkommende, idet der i de fleste større søhavne som regel stadigt findes et ganske betydeligt antal norske og svenske undersøatter, dels sømænd, forhyrede med norske eller udenlandske skibe, dels skibsmæglere og skibshandlere og deres underordnede personale, hyrebaser, logiverter etc. etc., og denne tildels hyppigt skiftende befolkning lægger et ganske stort beslag paa vore konsulers virksomhed i ovennævnte henseende. Paa grund af de i Belgien efter fransk mønster herskende strænge og minutøse regler for førelsen af civilstandsregistre og de mange formaliteter, der maa iagttages ved retshandlers afslutning, er dog til gjengjæld de belgiske konsulers medvirkning i de enkelte indtrædende tilfælde ganske anderledes omfattende, end tilfældet er for vore konsulers vedkommende.

Angaaende denne gren af de belgiske konsulers virksomhed indeholder lov af 31te december 1851 følgende bestemmelser:

- Art. 10. Konsulen udøver en civilstandsregisterførers funktioner overensstemmende med civillovbogens bestemmelser.
- Art. 11. Han udøver en notarius's funktioner i de tilfælde, der er forudsatte i samme lovbog.
- Art. 13. I tilfælde af en belgiers fravær eller død i udlandet eller et belgisk skibs skibbrud foretager han i den udstrækning, som sædvane og traktater tillader, alle skridt til varetagelse af rette vedkommendes interesser.
- Art. 14. Han legaliserer dokumenter og kontrakter, der er udfærdigede inden hans distrikt og bestemte til at fremlægges andetsteds.
- Art. 15. Han opsætter og modtager alle andre dokumenter i overensstemmelse med lov, sædvane eller traktater.
- Art. 17. Konsulen afgjør som voldgiftsmand, naar sagen er henskudt under ham, alle tvistigheder mellem belgiere, som befinder sig inden hans distrikt.
- Art. 18. Han afgjør ligeledes som voldgiftsmand, dersom sagen er henskudt under ham, alle tvistigheder:
1. angaaende lønninger til søfolk paa belgiske skibe.
 2. angaaende skibsmandskabets, kapteinens og de andre skibsofficerers gjensidige pligter og rettigheder, ligesom ogsaa angaaende forholdet mellem disse og passagererne.

Art. 19. Han paadømmer alle disciplinærsager vedkommende belgiske skibe, ilægger disciplinærstraffe og optager forhør i tilfælde af forbrydelser eller forseelser ombord overensstemmende med gjældende lov.

Til disse fundamentalbestemmelser knytter der sig saa igjen en mængde kongelige forordninger, departementscirkulærer og lignende, der nærmere bestemmer og begrænser denne del af konsulernes virksomhed.

Saaledes indeholder den kgl. forordning af 29 april 1886, ministerialinstruktionen af 13de mai 1886 og kgl. forordning af 25de oktober 1897 meget indgaaende bestemmelser angaaende førelsen af civilstandsregistrene („registres de l'état civil“) og angaaende udfærdigelsen af de attester og de akter, som slutter sig hertil, vedrørende fødsel, død, ægteskab og legitimering og anerkjendelse af uægte børn. Disse bestemmelser er meget detaljerede og minutjose og medfører en mængde formaliteter, som er aldeles ukjendte i vor ret.

Det er at mærke, at i henhold til lov af 20de mai 1882 kan de belgiske konsuler stifte ægteskab mellem belgiere og desuden ogsaa med særskilt tilladelse af det belgiske udenrigsministerium mellem belgiere og udenlandske kvinder. Som bekjendt mangler vore konsuler adgang til at foretage denne notarialakt; men det er vanskeligt at indse, at der er tilstrækkelig grund herfor, i ethvertfald forsaavidt de lønnede konsuler angaar.

Dernæst fører de belgiske konsuler som de andre landes konsuler en nationalitetsmatrikul over de i udlandet værende belgiere, der ønsker at bevare sin belgiske nationalitet.

Forsaavidt angaar de belgiske konsulers virksomhed som notarii publici, saa er i saa henseende intet særligt at mærke udenfor, hvad der er en følge af særegenhederne ved den belgiske lovgivning. De modtager og opsætter testamenter, opsætter ægteskabskontrakter og modtager og protokollerer de i saa henseende fornødne erklæringer fra forældre og formyndere, opsætter gavebreve, fuldmagter, salgsdokumenter og andre lignende dokumenter, som i Belgien i regelen opsættes ved en notar. Endelig legaliserer de udenlandske autoriteters underskrifter samt privatfolks underskrifter. De kan imidlertid negte at legalisere disse sidste, forsaavidt de ikke allerede er legaliserede af vedkommende lokale myndighed.

I henhold til kgl. forordning af 23de juni 1857 kan de belgiske konsuler udfærdige pas til Belgien, ligesom de kan visere pas, hvilket sidste imidlertid er af liden praktisk betydning, da der i Belgien ikke er pastvang.

Angaaende konsulernes virksomhed som skifteforvaltere er der intet særligt at mærke. Deres virksomhed paa dette omraade begrænses, som tilfældet er overalt, ikke saameget ved hjemlandets bestemmelser og reglementer som ved den ramme, udlandets forskellige lovgivninger og traktaterne optrækker for deres virksomhed i saa henseende.

Heller ikke om de belgiske konsulers dømmende virksomhed er der noget særligt at bemærke. Den er i det væsentlige overensstemmende med, hvad der gjælder for vore konsuler, og har kun for handelsflaadens vedkommende nogen selvstændig betydning. Da Belgien næsten ingen handelsflaade har, vil der i regelen lægges saare lidet beslag paa deres virksomhed i saa henseende.

3die kapitel.

De belgiske konsulers forhold til handelsflaaden.

Ifølge den kgl. forordning af 11 marts 1857 er de belgiske skibsførere forpligtede til inden 24 timer efter skibets ankomst til en udenlandsk havn personlig at møde op paa det belgiske konsulat og afgive skriftlig eller mundtlig en rapport, angivende tiden for ankomsten og afreisen, ladningens art og tilstand og samtidig overgive konsulen:

1. Folkelisten. Dersom der under reisen er indtraadt forandringer m. h. t. skibets besætning, skal kapteinen herom afgive en skriftlig beretning til konsulen.
2. Nationalitetsbeviset.
3. En fortegnelse, angivende arten og tilstanden af de varer, hvoraf ladningen bestaar.
4. En beretning angaaende de disciplinærstraffe, der under reisen har været ilagte.
5. Anmeldelse om de forbrydelser eller forseelser, som har været begaaede ombord under reisen.
6. 2de ligelydende exemplarer af de dokumenter, angaaende de ombord under reisen stedfundne fødsler og dødsfald, som i tilfælde skal udfærdiges af kapteinen.
7. Et af de 2de forseglede exemplarer af testamenter, som maatte have været udfærdigede ombord under reisen.
8. Sundhedspasset; i de tilfælde saadant er foreskrevet.

Konsulen undertegner derefter sammen med skibsføreren den af denne sidste afgivne rapport, samt viserer nationalitetsbeviset og folkelisten efter i tilfælde paa denne sidste at have antegnet stedfundne forandringer i besætningen og overleverer endelig skibsføreren et certifikat, angivende tiden for skibets ankomst og afgang samt ladningens art og tilstand. Han optager protokol over de af skibsføreren indgivne anmeldelser om de ombord begaaede forbrydelser eller forseelser samt over de til ham overgivne dokumenter angaaende de ombord stedfundne fødsler eller dødsfald; det ene exemplar af disse beholder han i sit arkiv, det andet indsender han til udenrigsministeriet. Han fører ogsaa til protokol, om et testamente er ham overleveret, og indsender det derefter til udenrigsministeriet efter at have gjort anmærkning derom paa folkelisten i margen ved siden af testators navn. Endelig viserer han skibets sundhedspas.

Førere af rutebaade behøver blot ved sin første ankomst hvert aar at lade sit nationalitetsbevis visere.

De belgiske konsuler skal afgive indberetning til udenrigsministeriet angaaende de skibsførere, som ved daarlig opførsel, uforsigtighed eller udygtighed har sat besætningens sikkerhed og rederes, assurandørers og andre vedkomendes interesser paa spil, ligesom de skal modtage klager fra passagerer mod officerer eller besætning paa belgiske skibe og underrette udenrigsministeriet herom.

Naar skibet skal afgaa fra havnen, overleverer skibsføreren konsulen:

1. Folkelisten.
2. Sundhedspasset.
3. En nøjagtig fortegnelse over de varer, hvoraf den ladning bestaar, hvormed han afgaar.

Derefter viserer konsulen folkelisten efter at have anmærket de stedfundne forandringer i besætningen samt sundhedspasset og overleverer endelig

kapteinen et certificat angivende tiden for skibets afgang og ladningens art og tilstand. Denne udklaringsexpedition skal af konsulen besørges snarest mulig og senest inden 24 timer, efterat skibsføreren har indleveret papirerne, saaledes at de skibsførere, der først har indleveret sine papirer, først bliver udexpederede.

I tilfælde af, at der er overgaaet skib eller ladning havari, har ogsaa konsulen at bistaa paa forskjellig maade ved modtagelse af søprotester og søforklaringer og beskikkelse af besigtigelses- og taxationsmænd. Ligeledes skal konsulen approbere optagelsen af bodmerilaan og kan i tilfælde fungere som mellemmand ved saadanne laans optagelse. De nærmere regler desangaaende indeholdes i et belgisk departementscirkulære af 15de mai 1856.

I tilfælde af skibbrud skal desuden konsulen yde sin bistand i den udstrækning, som lov, sædvaner eller traktater aabner ham adgang til. De nærmere regler herom indeholdes i et departementscirkulære af 16de mai 1856.

Som det vil sees, er de foran gjengivne regler i sine grundtræk overensstemmende med, hvad der gjælder for vore ligesom de fleste andre landes konsuler i deres forhold til handelsflaaden; de er imidlertid, som forøvrigt tilfældet er ogsaa paa de fleste andre omraader, adskillig mere minutjuse og formalistiske end vore regler.

4de kapitel.

De belgiske konsulers virksomhed for fremme af den belgiske handel og industri.

De nærmere regler angaaende de belgiske konsulatrapporter og konsulatindberetninger indeholdes i et departementscirkulære af 14de november 1855. Dette cirkulære inddeler de indberetninger, som konsulerne skal afgive til regjeringen i følgende 2de kategorier:

- A. Periodiske indberetninger.
- B. Leilighedsvisse indberetninger.

Den førstnævnte kategori omfatter:

- 1. Aarsrapporten.
- 2. De halvjaarlige rapporter over avlingens sandsynlige og virkelige udbytte.

Rapporterne henhørende under kategorien B skal behandle specielle og forskjellige emner, og de afgives dels paa foranledning af centralstyrelsen, dels efter konsulernes eget initiativ.

A. De periodiske indberetninger.

• I. Aarsrapporten.

Hvert aar skal vedkommende konsulatfunktionær indsende til udenrigsministeriet en hovedindberetning angaaende den kommercielle, industrielle og

økonomiske stilling i hans distrikt. Noget bestemt fælles tidspunkt for denne indberetnings indsendelse er ikke fastsat, saaledes som tilfældet er for vore konsulers vedkommende, idet det belgiske udenrigsministerium meget viselig bemærker, at det vil afhænge af forholdene paa vedkommende sted, hvilken tid paa aaret er den mest bekvemme for rapportens indsendelse.

Aarsberetningen skal inddeles i 8 afdelinger, omfattende følgende emner:

1. Handel. 2. Søfart. 3. Industri, bergværksdrift og agerbrug. 4. Handels- og industrilovgivning. 5. Handels- og søfartstraktater og andre internationale overenskomster. 6. Emigration. 7. Kommunikationsvæsen. 8. Forskjelligt.

Angaaende indholdet af disse enkelte afdelinger indeholder ovennævnte departementscirkulære følgende nærmere forskrifter:

1. Handel. Denne afdelings øiemed er en fremstilling af markedets tilstand, og for at den skal svare til sit øiemed, kræves som hovedbetingelser, foruden at den er absolut nøiagtig, at den er affattet med klarhed, og at den refererer sig til markedets stilling paa et nærliggende tidspunkt. Konsulatfunktionærerne skal ikke indskrænke sig til at indhente oplysninger, indhentede fra offentlige dokumenter; de bør desuden ogsaa selv arbejde paa at indhente oplysninger og gjøre iagttagelser.

En god handelsrapport, siger departementscirkulæret, bør navnlig omfatte følgende punkter: en almindelig oversigt over konsulatdistriktets handelsomsætning og oversigt specielt over handelen med Belgien, import paa den ene side og export paa den anden, alt sammenlignet med tidligere aar, en opgave over, hvilke belgiske produkter der har havt fremgang eller er gaaede tilbage paa vedkommende marked, samt oplysning om, hvilke belgiske produkter, endnu ikke kjendte paa markedet, der kunde antages der at ville finde en fordelagtig afsætning, og paa hvilken maade dette skulde kunne opnaaes; dersom et andet lands produkt foretrakkes for et lignende belgisk produkt, oplysning om, hvorfor det første produkt foretrakkes; oplysning om salgspriserne paa de vigtigste produkter, som andre lande importerer i konkurrence med belgiske produkter; om muligt indsendelse af prøver, hvoraf kan sees de betingelser, som det belgiske produkt bør opfylde for at kunne tilfredsstille forbrugernes smag; oplysning om emballeringsmaaden; angivelse af de varer, som passende kunde anvendes som returladning og disse varers indkjøbspriser; nævne de heldigste tidspunkter og de almindelige betingelser for køb og salg; opgive de mest solide og mest anseede handelshuse paa vedkommende plads, angive fragtraterne paa Antwerpen, Ostende, Hansestæderne og de fornemste havne i Holland, England, Frankrige og Italien; angive vekselskurserne paa de forskjellige pladse, assurancepræmier, størrelse af provision etc. samt endelig last but not least, opgive todsatserne paa de artikler, som kan indføres fra Belgien, og i tilfælde de forandringer, som er indtraadte i toldtarifer og toldreglementer.

2. Søfart. Der skal vedlægges en detaljeret fortegnelse over belgiske fartøier, som har besøgt distriktet i aarets løb, ligesom der ogsaa saavidt muligt skal meddeles en opgave over fremmede fartøier, som i samme tidsrum har besøgt distriktet. Den nævnte fortegnelse over belgiske fartøier skal angive: 1. Konsulens bosted. 2. Ankomst- og afgangstider. 3. Skibets navn. 4. Skipperens navn. 5. Ladningens art. 6. Afgangssted og bestemmelsessted. 7. Anmærkninger.

Det skal udtrykkelig anføres, om intet belgisk skib har besøgt distriktets havne i aarets løb.

3. Industri, bergværksdrift og agerbrug: Der skal gives oplysning om de grene af industri, bergværksdrift og agerbrug, der er af betydning for distriktet, navnlig de brancher af samme, hvori der produceres for export. Navnlig skal angives de industrigrene, som er i opkomst, grundene herfor og de markeder, som de forsyner. Der skal afgives indberetning om nye opfindelser og nye produktionsmaader, ligesom der ogsaa bør gives oplysning om offentlige eller private instituter for fagundervisning og disses indflydelse paa udviklingen inden de forskjellige brancher af næringslivet.

4. Handels- og industrilovgivning. De i aarets løb stedfundne forandringer m. h. t. tarifer og reglementer for toldafgifter, magasin- og havneafgifter o. lign., bør omtales og virkningerne af disse forholdsregler fra et kommercielt, industrielt og finansielt standpunkt, og i tilfælde deres indflydelse paa varepriser og arbejdsløn bør belyses. Ligeledes bør omtales de mest fremtrædende resultater af den bestaaende industrilovgivning, af lovgivningen om handelskamre, børser og handelsdomstole, af lovgivningen om arbejdsbøger, lærlingevæsen, haandværksretter, sparekasser, pensionskasser, gjensidige understøttelseskasser o. s. v. Endvidere bør arbejdsklassens legemlige og moralske tilstand og forholdet mellem arbejdsgivere og arbejdere i konsulatdistriktet ikke lades uomtalt.

5. Handels- og søfartstraktater. Under denne afdeling skal omhandles handels- og søfartstraktater, postkonventioner, konventioner angaaende literær og kunstnerisk eiendomsret o. lign., som er paatænkte, afsluttede eller udløbne i aarets løb. De følger af disse forholdsregler, som er indtraadte eller som kan paaregnes, bør omtales med særligt hensyn selvfølgelig til, hvad der nærmest berører belgiske interesser.

6. Emigration. Der bør meddeles oplysning om, til hvilke lokaliteter inden konsulatdistriktet indvandringen hovedsagelig foregaar, samt om, hvilke klasser af indvandrere der i almindelighed har gjort det bedst, jordbrugere, haandværkere eller almindelige arbejdere og tjenestefolk. Desuden skal der meddeles oplysning om det omtrentlige antal af belgiere, bosatte i konsulatdistriktet, deres beskæftigelse og livsvilkaar, om der eksisterer foranstaltninger til beskyttelse og hjælp for emigranterne, deres organisation, virkemidler, formaal og virksomhed. Endelig skal der afgives indberetning angaaende stedfundne forholdsregler eller vedtagne bestemmelser m. h. t. emigranter tilligemed de fornødne forklaringer og bemærkninger.

7. Kommunikationsvæsen. Under denne afdeling skal omhandles nye kommunikationsmidler, jernbaner, veie, kanaler etc., der er istandbragte i aarets løb, eller hvis istandbringelse er bragt i forslag; desuden skal omhandles de opnaaede eller forventede resultater heraf for handelen, turisttrafiken og indtægter heraf til staten eller vedkommende selskaber. Endelig skal ogsaa nævnes de mest fremtrædende fakta m. h. t. organisationen og exploitationen af post og telegrafvæsen, forsaavidt de er af betydning for handelsomsætningen.

8. Forskjelligt. Herunder skal omhandles, hvad der ikke passende finder sin plads under de andre afdelinger.

Som det vil sees, er der givet meget detaljerede forskrifter angaaende aarsberetningerne, forskrifter, der imidlertid for en stor del indeholder selv-sagte ting. Ved at gennemgaa en samling af belgiske konsulatberetninger faar man ogsaa det indtryk, at de belgiske konsulatberetninger i det store og hele svarer til de, der afgives af vore konsuler, og gennemgaaende hverken er værre eller bedre end disse.

II.

De halvjaarlige rapporter over avlingens antagelige og virkelige udbytte.

Saadanne rapporter skal afgives af de belgiske konsuler i Europa, i de forenede stater i Nordamerika og i Brasilien. Rapporten over avlingens antagelige udbytte skal afgives i begyndelsen af mai-og rapporten over dens virkelige udbytte i september maaned.

B. De leilighedsvisse indberetninger.

Konsulerne skal underrette udenrigsministeriet eller vedkommende legation om alt af betydning, som maatte indtræffe, bl. a. forsaavidt angaar politiske forhold, handel, søfart og sundhedsvæsen.

Forsaavidt angaar de politiske forhold, saa ligger disse vistnok i almindelighed udenfor konsulernes virkekreds. I paatrængende tilfælde bør imidlertid ogsaa konsulerne meddele oplysninger desangaaende.

Forsaavidt angaar handelsforhold, saa skal konsulerne omhyggelig holde regjeringen à jour med alle forandringer i toldtarifen og toldreglementerne i det land, hvor de har sit sæde, samt meddele oplysninger om den indflydelse, som disse forandringer kan antages at ville have ligesaavel for vedkommende land selv som for dets forhold til andre lande og da særlig Belgien. Konsulerne skal ogsaa indrapportere foranstaltninger af denne art, som er bragt i forslag eller blot kommet paa tale.

I denne forbindelse kan det mærkes, at det belgiske udenrigsministerium i 1879 besluttede at udgive en samling af de vigtigste landes toldtarifer, oversatte til fransk. Denne samling udkom som tillæg til „Moniteur Belge“ og holdtes stadig à jour. I 1890 lykkedes det imidlertid den belgiske regjering ved en konvention af 5te juli 1890 mellem forskellige fremmede stater at faa oprettet et internationalt bureau i Brüssel til oversættelse og offentliggjørelse af forskellige landes toldtarifer, hvilken konvention i 1896 ogsaa tiltraadtes af Norge. Herved har altsaa Belgien opnaaet at faa de andre stater til at være med at dele udgifterne ved den omhandlede samling af oversættelser af fremmede toldtarifer.

For søfartens vedkommende skal konsulerne afgive tilsvarende indberetninger som for toldtarifernes vedkommende, forsaavidt angaar tarifer for havne- og fyrafgifter o. lign. og reglementer og bestemmelser desangaaende.

Endelig skal konsulerne, forsaavidt *sundhedsvæsenet* angaar, uopholdelig afgive indberetning om smitsomme eller epidemiske sygdomme, som maatte optræde i deres distrikt.

Som allerede nævnt blev det allerede ved det ovennævnte departementscirkulære af 14de november 1855 paalagt konsulerne saavidt mulig at indsende *prøver*, hvoraf kunde sees de egenskaber, som de belgiske produkter burde have for at kunne tilfredsstille konsumenternes smag paa de forskellige steder. Som følge heraf blev der ogsaa af og til af konsulerne indsendt saadanne vareprøver, som i begyndelsen blev stillede til de interesseredes disposition i handels- og konsulatsdirektoriatets kontorer eller ogsaa sendte til de foreninger eller institutioner, som disse prøver kunde antages mest direkte at interessere. Senere blev saa de fleste af disse vareprøver sendte til det høiere handelsinstitut i Antwerpen for at anbringes i dettes samlinger.

I anledning af en belgisk landsudstilling i 1880 gik man et skridt videre, idet man arrangerede en særskilt udstilling af disse vareprøver, som konsulerne i forveien ved et cirkulære var anmodede om at komplettere mest mulig ved indsendelse af nye prøver, der kunde være af interesse, tilligemed de fornødne oplysninger og forklaringer. Denne udstilling, der vakte adskillig interesse, gav anledning til grundlæggelsen i 1882 af det bekjendte „*Musée Commercial*“ i Brüssel, der igjen i stor udstrækning har tjent som forbillede for lignende institutioner i andre lande.

Ifølge det for handelsmuseet fastsatte reglement har det til opgave at skaffe de belgiske industridrivende og forretningsmænd oplysninger angaaende markedet i fremmede lande og paa samme tid at lette forbindelsen mellem de belgiske producenter og konsumenterne i disse lande.

Museet, der administreres af handels- og konsulatdirektoriatet, indeholder for det første en samling af vareprøver, inddelte i 3 klasser: 1) prøver af belgiske exportprodukter, 2) prøver af importprodukter og 3) prøver af emballage og appretur. Dernæst omfatter museet et oplysningsbureau, hvorigjennem meddeles de fornødne oplysninger angaaende de udstillede vareprøver og deres priser, meddelelser angaaende licitationer og tilbud paa levering af varer i fremmede lande etc. Endelig er der til museet knyttet et bibliothek, der omfatter tekniske værker for de vigtigste industrigrenes vedkommende, handelskalendere og adressekalendere for de vigtigste byer i verden, kataloger over kunstmuseer, industrimuseer og handelsmuseer i fremmede lande, udenlandske fagskrifter etc., hvis anskaffelse tildels sker ved konsulaternes assistance.

Handelsmuseet offentliggjør hver uge en „*Bulletin du Musée Commercial*“, hvori meddeles oplysninger om samlingens forøgelse med nye vareprøver, om alle nyheder af aktuel interesse for handel og industri, hentede ved konsulerne assistance fra udenlandske fagtidsskrifter o. lign., om licitationer og adgang til indleverelse af tilbud i udlandet etc. samt som tillæg oversættelser af udenlandske toldtarifer og forandringer i disse.

Ved forskellige departementscirkulærer er konsulerne tilholdte at yde museet al mulig bistand ved indsendelse af prøver, indkjøb af fagskrifter, handels-

kalendere o. lign., saaledes er bl. a. konsulerne ved et cirkulære af 7de januar 1884 anmodede om at indsende eksemplarer af de kataloger og priskuranter, som udsendes af udenlandske firmaer, der konkurrerer med belgiske firmaer.

5te kapitel.

Slutningsbemærkninger.

Man faar i almindelighed det indtryk, at man i Belgien er fornøjet med sit konsulatvæsen, og at dette i det hele og store taget befindes at virke tilfredsstillende, om man end ogsaa her af og til ser udtalelser i retning af, at nytten af konsulatvæsenet ikke staar i forhold til udgifterne ved samme. Dette har vel neppe sin grund i en mere fortrinlig organisation eller særegne for det belgiske konsulatvæsen gjældende forskrifter og regler. I det store og hele er nemlig det belgiske konsulatvæsen anordnet som andre landes konsulatvæsen, og de gjældende forskrifter er væsentlig de samme som i andre lande. Der er vistnok en mængde departementscirkulærer o. lign., indeholdende smukke talemaader og lange formaninger, men det er lidet troligt, at disse i realiteten kan have gjort saa stort fra eller til. Der har været gjort et stort nummer af det i Brüssel indrettede „Musée Commercial“ og konsulernes samarbejde med dette ved indsendelse af prøver og lignende. Dette handelsmuseum er utvilsomt en meget interessant institution, der navnlig i et lidet, tæt befolket land som Belgien, hvor det er saa letvindt for provinsbeboerne at reise ind til hovedstaden, har særlige betingelser for at kunne være til nytte; men man bør paa den anden side ikke overdrive denne institutions betydning og i konsulernes leilighedsvis indsendelse af prøver o. lign. se nogen særlig vigtig og betydningsfuld side af deres virksomhed. Saaledes finder man i *La Gazette Coloniale* for februar 1900 i en artikel om handelsmuseet følgende ganske skeptiske udtalelse om samme, der vistnok, naar alt kommer til alt, tør ansees som ganske træffende:

„L'on peut s'y procurer — pour rien — une prodigieuse quantité de „renseignements inutiles et, de temps à autre, un renseignement utile que l'on „trouverait, du reste, n'importe où“.

Det belgiske konsulatvæsens styrke maa vistnok søges i de overordentlig heldige ydre omstændigheder, hvorunder det virker, omstændigheder, der ikke udenvidere kan overføres til eller efterlignes i andre lande. Som saadanne omstændigheder kan nævnes:

Da Belgien saa at sige ingen handelsflaade har, og da den belgiske emigration, naar bortsees fra den betydelige udvandring til Frankrige, er forholdsvis ubetydelig, kan de belgiske lønnede konsuler næsten helt og udelte ofre sig for sin virksomhed som sit hjemlands kommercielle og industrielle agenter. Som bekendt er vore lønnede konsuler ikke saa heldigt stillede. Vore konsulater er først og fremst til for vor betydelige skibsfarts skyld og vore forholdsvis faa lønnede konsulater er derfor knyttede til de vigtigste søhavne, hvor skibsfarten lægger et saa stærkt beslag paa deres virksomhed, at deres øvrige konsulære virksomhed i forhold hertil nødvendigvis maa blive som et slags bigeschäft. Man kan derfor ikke stille saa store fordringer til vore lønnede konsuler m. h. t. deres virksomhed som agenter for vor industri, handel og øvrige næringsveie som til de belgiske. De belgiske lønnede konsulers hovedsagelige og væsentlige opgave:

er derimod at fungere som Belgiens „industriagenter“ eller „konsulenter for export af industriprodukter“ i udlandet, og herfor kan de anvende den allervæsentligste del af sin tid og sin arbejdskraft. De belgiske konsulter er altsaa i den heldige stilling, at de kan virke som specialister, ofre sin væsentligste kraft og sin hovedsagelige virksomhed for den specielle opgave at arbejde for export af sit hjemlands industriprodukter, og det bør da ogsaa kunne forlanges, at de i saa henseende kan præstere noget.

Det bedste holdepunkt til bedømmelse af de belgiske lønnede konsulters virksomhed og opgaver faar man vistnok, naar man sammenligner dem med de af den norske stat til udlandet udsendte agenter for visse næringsveje, saaledes som fiskeriagenterne i England og Tyskland og konsulenten for export af landbrugsprodukter i England, og tænker sig disses virksomhed forenet med bestyrelsen af et konsulat, der ikke er beliggende i en søhavn. Denne ordning medfører ialfald for Belgiens vedkommende adskillige fordele, idet dette lands „industriagenter“ eller „konsulenter for export af industriprodukter“ ved tillige at fungere som konsulter nyder godt af den mere fremtrædende sociale stilling, som en konsultitel medfører, ligesom ogsaa det hele konsulære apparat forøvrigt vil kunne anvendes til fremme af deres specielle opgaver.

De belgiske konsulter arbejder ogsaa forsaavidt under særlig heldige vilkaar, som de repræsenterer et land, hvis væsentlige export bestaar af færdige industriprodukter, et land med en høit udviklet og fuldt konkurrancedygtig industri, hvis produkter kan finde afsætning paa næsten alle markeder. Landet er desuden af meget lidet omfang og dets industri for den aller største del i nogle forholdsvis faa store og kapitalstærke aktieselskabers hænder, og de forskellige industrigrene er i regelen koncentreret i visse lokaliteter, saa det er forholdsvis let at have fuld oversigt over de hjemlige producenter og deres produktionsevne.

I modsætning hertil repræsenterer vore konsulter for Norges vedkommende et land uden nogen udviklet industri, hvis væsentligste export er fiskevarer og trælast, varesorter, hvortil der i regelen udfordres et ganske andet specialkendskab end for de færdige industriprodukters vedkommende, og hvis export desuden er knyttet til specielle udenlandske markeder, medens derimod en lønnende export af belgiske industriprodukter er mulig næsten overalt i verden. Hertil kommer, at Norge er et vidtstrakt, spredtbefolket land, hvor næringsforholdene er høist forskelligartede og vanskelige at have fuld oversigt over i de forskellige brancher og i de forskellige lokaliteter. Det vil derfor ogsaa af denne grund være ganske anderledes vanskeligt for vore lønnede konsulter at kunne udrette noget større som kommercielle agenter. Naar alt kommer til alt, turde det derfor være den naturligste og heldigste ordning saaledes som hidtil at udsende specielle agenter for de forskellige exportbrancher, agenter, der med speciel sagkundskab helt ud kan ofre sig for sine specielle opgaver, og som heller ikke er saa stedbundne som vore lønnede konsulter.

Summen af, hvad foran er anført, bliver altsaa, at det ikke gaar an saadan uden videre særlig at fremhæve det belgiske konsulatvæsen som et mønster til efterlignelse for os, dertil er de forholde, hvorunder det belgiske konsulatvæsen virker, og de, hvorunder vort virker, altfor forskellige, og man begaar derfor en uretfærdighed mod vore konsulatfunktionærer ved at ville stille samme krav til dem som til de belgiske. I det store og det hele er den

ydre organisation af konsulatvæsenet i Belgien og hos os den tilsvarende, men arbeidsfeltet er forskjelligt og derfor ogsaa resultaterne forskellige, og at man ved en slavisk efterligning af den belgiske konsulatorganisation i sine mindste detaljer skulde kunne opnaa de samme resultater som det belgiske konsulatvæsen, er neppe tænkeligt.

København.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Carl L. Meyer, dateret 23de marts 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	26	6 337	47	11 214	73	17 551	52	12 476	24	5 727	76	18 203
Seilskibe	6	369	20	2 280	26	2 649	4	260	20	1 518	24	1 778
Sum	32	6 706	67	13 494	99	20 200	56	12 736	44	7 245	100	19 981
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	15	2 863	24	18 419	39	21 282	-	-	23	10 338	23	10 338
Seilskibe	4	309	2	312	6	621	-	-	4	734	4	734
Sum	19	3 172	26	18 731	45	21 903	-	-	27	11 072	27	11 072
Totalsum af ladede fartøier.	51	9 878	93	32 225	144	42 103	56	12 736	71	18 317	127	31 053
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	21	5 036	21	5 036	5	1 064	13	3 320	18	4 384
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	871	2	871
Sum	-	-	21	5 036	21	5 036	5	1 064	15	4 191	20	5 255
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	8	6 056	8	6 056	3	933	19	15 543	22	16 476
Seilskibe	-	-	1	333	1	333	3	220	-	-	3	220
Sum	-	-	9	6 389	9	6 389	6	1 153	19	15 543	25	16 696
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	30	11 425	30	11 425	11	2 217	34	19 734	45	21 951

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 520 840.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 335 810.00. For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 402 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 190 dr. 55 647 tons, til hovedstationen 161 dr. 33 768 tons. Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 272.92, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 763.59; heraf tilfaldt konsulen kr. 881.79; Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 120.14; ved vicekonsulsstationerne kr. 1 448.15; heraf tilfaldt konsulen kr. 724.07; Ialt tilfaldt konsulen kr. 4 998.53.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 16.91; i svenske sager kr. 98.71, i andre sager kr. 0, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 0, i svenske sager kr. 0, i andre sager kr. 0.

Der ankom til Pillau og Königsberg:

i 1899	1 867 skibe	dr. 509 069	reg. tons.
mod i 1898	1 918 —	„ 515 678	„ „

deraf var:

i 1899	1 321 dampskibe	dr. 468 209	reg. tons.
mod i 1898	1 349 —	„ 459 619	„ „
og i 1897	1 351 —	„ 471 596	„ „

Nævnte 1 867 skibe var lastede med:

	1899.				1898			
Ballast og tomme	186 skibe	dr. 56 302	r. t. mod	143 skibe	dr. 50 519	r. t.		
Diverse stykgods	687 —	„ 202 118	—	„ 735 —	„ 209 489	—		
Stenkul, kokes	392 —	„ 173 023	—	„ 347 —	„ 153 256	—		
Gibs, kalksten, cement	200 —	„ 23 848	—	„ 191 —	„ 28 733	—		
Sild	126 —	„ 25 840	—	„ 169 —	„ 32 896	—		
Olie, petroleum, tjære	17 —	„ 1 386	—	„ 11 —	„ 1 058	—		
Salt	7 —	„ 2 982	—	„ 6 —	„ 2 460	—		
Tagsten, sten	250 —	„ 23 488	—	„ 311 —	„ 36 472	—		
For nødhavn	2 —	„ 82	—	„ 5 —	„ 795	—		

Af de indkomne fartøier var under:

Norsk flag	132 fartøier	Hollandsk flag	81 fartøier
Svensk „	176 —	Russisk „	6 —
Dansk „	263 —	Fransk „	— —
Engelsk „	149 —	Belgisk „	— —
Tysk „	1 060 —	Portugisisk „	— —

Der afgik fra Königsberg og Pillau:

i 1899	1 826 skibe	dr. 505 435	reg. tons.
mod i 1898	1 884 —	„ 502 917	„ „

deraf var:

i 1899	1 318 dampskibe	dr. 467 896	reg. tons.
mod i 1898	1 315 —	„ 463 849	„ „
og i 1897	1 352 —	„ 470 347	„ „

Nævnte 1 826 fartøier er afgaaede til:

	1899.		1898.
Tyske Havne	820 skibe dr. 155 809 r. t.	mod 939 skibe dr. 169 377 r. t.	
Storbritannien	236 — „ 113 663 —	„ 252 — „ 114 539 —	
Holland	104 — „ 48 542 —	„ 100 — „ 49 120 —	
Norge	75 — „ 18 543 —	„ 76 — „ 16 119 —	
Sverige	253 — „ 62 982 —	„ 178 — „ 39 597 —	
Danmark	170 — „ 15 924 —	„ 131 — „ 11 540 —	
Belgien	17 — „ 10 142 —	„ 19 — „ 11 247 —	
Frankrige	18 — „ 10 550 —	„ 29 — „ 16 723 —	
Rusland	133 — „ 69 280 —	„ 159 — „ 74 158 —	
Portugal	— — „ — —	„ 1 — „ 493 —	

Deraf afseilede i ballast, tomme og med indbragte ladninger 288 skibe
dr. 131 127 r. t. mod 320 skibe dr. 137 126 r. t. i 1898.

Hovedexporten søværts fra Königsberg anslaaes til:

	1899.		1898.
Hvede	15 500 tons	mod 59 100 tons	à 1000 kg.
Rug	38 100 „	„ 21 300 „	—
Byg	6 000 „	„ 7 000 „	—
Havre	53 200 „	„ 23 400 „	—
Ærter	30 100 „	„ 23 700 „	—
Bønner	21 500 „	„ 24 300 „	—
Linser	19 500 „	„ 12 400 „	—
Vikker	7 600 „	„ 7 400 „	—
Linsæd	9 000 „	„ 5 000 „	—
Træmasse	7 900 „	„ 5 000 „	—
Raps	19 300 „	„ 12 200 „	—
Mel	48 000 „	„ 45 200 „	—
Klid	11 500 „	„ 9 000 „	—
Mais	400 „	„ 300 „	—
Hør	800 „	„ 1 800 „	—
Hamp	17 600 „	„ 18 000 „	—
Hampblaar	2 900 „	„ 3 000 „	—
Sukker	8 200 „	„ 15 800 „	—
Melasse	240 „	„ 1 000 „	—
Spiritus	250 „	„ 500 „	—
Oliekager	27 500 „	„ 28 000 „	—
Klude	5 000 „	„ 5 600 „	—
Tømmer-staver	90 000 laster	„ 96 000 laster	i 1898.

Som det vil sees af foranstaaende opgavei, har skibstrafiken omtrent været den samme som forrige aar, men totalexporten har været noget større. Af hvede blev udført ca. 44 000 tons mindre, men af rug, havre, erter og bønner blev eksporteret betydelig større kvantiteter.

Fragterne var i den første halvdel af aaret lave, men senere udviklede exporten sig mere, og der blev derfor mere efterspørgsel efter tonnage, hvilket medførte en stigning i raterne.

Da der ogsaa paa andre steder indtraadte en gunstig forandring paa grund af større godstransport, var der af og til ret lønnende beskæftigelse for dampere.

Skibsfarten paa Königsberg var ved isbryderens assistance aaben hele vinteren 1898—99. Ved frostens begyndelse i efteraaret blev det tilladt damperne at benytte den nye kanal mellem Pillau og Königsberg, men ikke med mere end 4½ meter dybde, fordi arbeidet endnu ikke er ganske færdigt; det ventes imidlertid, at kanalen til kommende høst vil blive erklæret aaben for skibe af indtil 6½ meter dybgaaende, og antages derved, at skibsfarten her vil faa et betydeligt opsving, da den kostbare lægterage saaledes vil bortfalde.

Exporten var i slutningen af aaret temmelig livlig, og stillede fragterne sig for prompte damper fra Pillau til London 1 sh. 3 d, Hull 1 sh. 3 d, Rotterdam og Antwerpen 1 sh. 6 d—1 sh. 9 d pr. 500 lbs. hvedebasis. Østnorge, Bergen mk. 7—8 pr. 1 000 kg. rugbasis. For afskibning fra Königsberg til foraaet 1900 noteredes til østkysten af England 1 sh. 6 d, Rotterdam, Antwerpen 1 sh. 9 d pr. 500 lbs. hvedebasis; Østnorge, Stavanger, Bergen mk. 18—19; Trondhjem mk. 20, 22; Østsvrige mk. 17; Sydsverige, Danmark mk. 16—17 pr. 2 500 kg. rugbasis.

For seilskibe at laste ved første aabne vande blev der betalt til Østengland 1 sh. 6 d, engelske kanal 1 sh. 9 d pr. 500 lbs. hvedebasis. Danmark nordligst Aarhus, Sydsverige, Sundhamn mk. 16; indtil Fredrikshavn mk. 15—16 pr. 2 500 kg. rugbasis, og kunde videre skibe placeres dertil paa 150—200 respt. 75—100 tons dødvægt. Paa grund af de enorme høje priser for kul og fuldstændig uvished om varigheden af tørnen for lastning herskede der ingen kjøbelyst, og foretrak forbrugerne at vente. Som følge heraf fandt ingen befragtninger sted for denne artikel. For saltafskibninger søgtes dampere af 6—800 tons størrelse fra Middelsbro' til Pillau à 5 sh. 6 d; til Königsberg 6 sh. 7 d pr. ton for april lastning. Kalkstenfragterne noteredes for mindre dampere og seilskibe pr. foraar og sommer fra St. Olafsholm à mk. 4¼ og fra Faxe, Limhamn à mk. 3½ pr. 1 000 kg. hertil. Fragterne for gadensten for smaa dampere og seilskibe noteredes fra Karlshamns distrikt à mk. 4, Hammerhamn mk. 3½ pr. 1 000 kg. hertil og fra Karlskrona til Elbing mk. 5 pr. 1 000 kg.

Landbruget i Østpreussen 1899.

Aaret 1899 maa regnes til de gunstige. Ganske vist stod rugen flere steder saa daarlig, at en del marker maatte ompløies, men den deri saaede sommersæd har nogenlunde udbedret skaden. Foderhøsten var god saavel i

kvantitet som i kvalitet, hvilket er af stor betydning for provinsens stadig voksende kvægbestand.

De utilstrækkelige arbejdskræfter, — en af landmændenes mest berettigede klager — henviser disse mere og mere til kvæghold, og overalt, hvor jordbundsforholdene paa nogen maade tillader det, anlægges nye enge for at kunne holde det dyre agerbrug stangen. Kornets kvalitet var god saavel for rugen som ogsaa særlig for hvedens vedkommende, af hvilken grund der kom svære vægte, og havre; byg har ligeledes givet godt udbytte.

Dyrkningen af belgfrugter forsømmes noget her i provinsen og vinder ingen fremgang, fordi den her lønner sig for daarlig, da Rusland er kommet meget vidt i denne retning og aarlig sender usædvanlig store mængder erter, linser og bønner hertil; saaledes blev der af linser alene tilført 27 650 tons og af erter 46 000 tons à 1 000 kg. Derimod var de russiske tilførsler af hvede kun smaa. Smørpriserne var faste; der blev betalt mk. 100—130 pr. 50 kilo.

Anvendelsen af kunstig gjødning er gaaet yderligere tilbage som følge af den ret betydelige prisstigning. Efterspørgselen efter koldblods heste er i tiltagende. Der blev ogsaa i dette aar importeret heste og føl fra Danmark, Slesvig og Holsten samt Belgien. Remonter kjøbtes af den preussiske, bayerske og sachsiske militærforvaltning og betaltes med priser, der varierede fra mk. 700—1 200. Kvæghandelen var ikke saa livlig som tidligere, hvilket sandsynligvis skyldtes den sporadisk optrædende mund- og klovesyge. Drægtige kvier og køer betaltes med mk. 300—400. Kjødpriserne stillede sig for oxer à mk. 24—30, for svin à mk. 30—40, for faar à mk. 20—25, alt pr. 50 kg. levende vægt. Paa Königsbergs slagterhus blev der slagtet 13 417 oxer, 18 746 kalve, 52 243 svin, 1 249 heste. Rodfrugter trivedes ikke efter ønske i provinsen; særlig stod sukkerroerne tilbage for de tidligere aars udbytte.

Udbyttet pr. hektar stillede sig:

	1899.	1898.
Hvede	20—50 centner	16—30 centner
Rug	20—25 —	20—30 —
Havre	20—45 —	20—40 —
Byg	20—36 —	20—30 —
Raps	15—20 —	14—20 —
Kløver	60—80 —	60—70 —
Hø	50—80 —	40—60 —
Erter	10—25 —	10—20 —
Bønner	20—30 —	20—30 —
Vikker	16—30 —	15—35 —
Poteter	100—250 —	120—260 —
Foderroer	500—1000 —	600—800 —
Sukkerroer	200—400 —	250—500 —

Priserne stillede sig for:

	1899.	1898.
Hvede	mk. 125—145 pr. 1 000 kg.	mk. 130—170 pr. 1 000 kg.
Rug	„ 127—136 „ —	„ 140—145 „ —

	1899.		1898.
Byg. . .	mk. 120—145 pr. 1 000 kg.	mk. 112—140 pr. 1 000 kg.	
Havre . .	" 110—125 " —	" 120—135 " —	
Erter . .	" 120—150 " —	" 120—170 " —	
Bønner . .	" 116—124 " —	" 120—124 " —	
Vikker . .	" 110—130 " —	" 116—124 " —	

De mange byggeforetagender gáv teglværkerne fuldt op at bestille. De i forrige aarsberetning omtalte pressede teglsten synes endnu kun at have vundet liden indgang. Af fodermidlerne var igjen sælig klid efterspurgt, da frøkager var gaaede høit i prisen. Der betaltes for:

grov hvedeklid mk. 4.20—4.60	indenlandske rapskager mk. 6—7.00.
fin do. " 4.00—4.30	hampefrøkager . . . " 4—4.20
rugklid 4.50—5.00	solsikkekager . . . " 5—5.30

pr. 100 kg.

Dyrkningen af vintersæden faldt heldig ud.

Køningsberger kornexport udviser en fremgang imod ifjor. Af korn og sæd blev der i aaret 1899 udført ad søveien 220 701 tons imod 196 595 tons à 1 000 kg. i 1898. Det afsluttede aar bragte ingen unormale tilstande, ingen abnorme lovbestemmelser som 1898, f. eksempel toldophævelsen i Frankrige og Italien, der kunde have indflydelse paa prisudviklingen. Af denne grund og fordi intet korndyrkende land opviste en decideret deficit, udviklede der sig næsten hele aaret igjennem en langsom, men stadig nedgang i priserne. Priserne paa de vigtigste brødfrugter er komne ned paa et saa lavt niveau, som de ikke ofte har været før, og alligevel synes der ikke nogensteds fra at ville finde spekulationskjøb sted. Den i den senere tid af forbrugerne stadig antagne vane kun at købe det nødvendigeste synes allerede at være bleven en staaende regel. Kun i de sidste maaneder af 1899 viste der sig tilbøjelighed i Skandinavien til spekulationskjøb i havre (havrehøsten i de skandinaviske lande maa efter de foreliggende beretninger have været usædvanlig daarlig), men den paa samme tid optraadte fordyrelse af penge virkede lammende og forhindrede en videre fremgang i forretningen.

For hvede og rug har Køningsberg, efterat loven om identitetsbeviset er bleven ophævet, yderligere tabt exportchancerne til de skandinaviske lande. Det er umuligt for Køningsberg at konkurrere med de smaa havne i Pommern, Meklenburg og Slesvig-Holsten, særlig iaar, da de for den fordelagtige blanding nødvendige tilførsler af russisk hvede saa godt som udeblev her. Dernæst ogsaa fordi hveden, som blev udskibet fra de ovennævnte smaa havne, syntes at falde i møllernes smag, saalænge der var mangel paa klæbestofrig russisk hvede. Rusland skal have haft en god høst i hvede; man fulgte imidlertid der ikke verdensmarkedets pris, men holdt varerne tilbage.

Rug blev kun efterspurgt fra Skandinavien i ringe grad, og det var blot leilighedsvis, at det kom til nævneværdige kjøb. De ret betydelige rugtilførsler hertil blev hovedsagelig opkjøbte af den herværende store exportmølle, som stadig kunde forøge sin produktion med godt resultat. Havre var derimod livlig efterspurgt fra Skandinavien, og navnlig blev der solgt ikke saa faa skibslad-

ninger til afladning i foraaet 1900. Dette forøgede begjær kom meget tilpas for Königsberg, da Østpreussen havde en særlig god havrehøst, og de russiske tilførsler tilmed egnede sig godt til blanding. Skandinavien kunde altsaa paa denne maade faa de ønskede kvaliteter, hvad vægt og farve angik, saa at Königsberg fik et godt forsprang fremfor de konkurrerende russiske exporthavne.

Byg blev ikke tilført i større kvantiteter. Naar det alligevel kom til nogle forretninger med Skandinavien, skyldtes det kun den omstændighed, at tilførslerne fra Sortehavet indtraf forsinket dertil. De ringe tilførsler hertil var ellers paa grund af provinsens egen konsum urentable for export.

Forretningerne i erter bevægede sig i den første halvdel af aaret slæbende, men undergik senere en mere livlig tendens. Sverige og Norge var især kjøbere for kogeerter. Den eneste artikel, der gjennemgik en haussebevægelse, var linsæd, der som følge af den ringe høst i Rusland og næsten totale misvæxt i Indien langt overskred den allerede i slutningen af 1898 naaede høje pris.

Beretningerne fra Argentina syntes imidlertid at bevirke en pause i denne prisstigning, men da denne høst heller ikke viste sig at være særlig rigelig, gik priserne, der i mellemtiden havde givet lidt efter, igjen i veiret. Forretningen i lin var saagodt som nul paa grund af, at lageret var oprømt, og faa eller ingen tilførsler indtraf. I hamp derimod gik afsætningen jevnt godt hole aaret igjennem, men da tilførslerne heller ikke heraf var betydelige, steg priserne efterhaanden. Efter de indtrufne beretninger fra Rusland at dømme, antages det, at den nye høst kommer til at falde saavel i kvantitativ som kvalitativ henseende godt ud.

Sildeberetning.

Totalimporten af sild beløb sig til 279 200 tønnder mod 373 650 tønnder i 1898.

Fra Norge . .	51 708 tønnder	mod 49 502 tønnder i 1898
„ Sverige . .	15 792 —	„ 35 898 —
„ Storbritannien	210 600 —	„ 287 600 —
„ Holland . .	1 100 —	„ 650 —

279 200 tønnder mod 373 650 tønnder i 1898

Det forløbne aar 1899 begyndte med en totalbeholdning af 71 490 tønnder sild af alle slags, hvortil der kommer en totalimport i aarets løb af 279 200 tønnder, saa at omsætningen i 1899 efter fradrag af beholdningen den 1ste januar 1900 71 910 tønnder udgjør 278 780 tønnder mod 364 971 tønnder i 1898.

Norsk sild. Afsætningen ved aarets begyndelse i januar var tilfredsstillende, og priserne var 24, 25, 26 mark for I, II og III stregs, 14 mark for brisling, 28 mark for storsild KKKK fortoldet pr. tønne. Lagrene rømmedes successive til disse priser.

I marts ankom der en ladning vaarsild, pakket paa skotsk maner, som fandt rask afsætning til $21\frac{1}{2}$ mark for fulls og mediumfulls, og denne pris holdt sig temmelig uforandret ogsaa ved ankomsten af større tilførsler; i juni betaltes indtil 23, 24, 25 mark for fin skotsk behandlet vare i skotske tønder og i august 26, 27 mark fortoldet pr. tønde. Norsk behandlet vare opnaaede 20 mark for stor vaarsild KKKK og 18 mark for KKK og KK fortoldet pr. tønde. De første tilførsler af ny norsk sild ankom her i september og bestod for største delen af smaasild (IIIIII stregs). Priserne stillede sig for de første tilførsler som følger: 46 mark for KKK og KK, 41 mark for K, 31 mark for MK og $19\frac{1}{2}$ til 22 mark for M, 18 mark for brisling, og skjønt afsætningen senere hen var svag, holdt samme sig dog temmelig uforandret, og priserne stod ved aarets slutning i 38 mark for III stregs (K), 27—32 mark for IIII stregs (MK), 22—24 mark for IIIII stregs (M) og 21 mark for uganet smaasild; alt pr. fortoldet tønde.

Svensk sild. De første tilførsler heraf ankom i januar hertil og fandt afsætning til følgende priser: $25\frac{1}{2}$ — $26\frac{1}{2}$ mk. for largefulls, $24\frac{1}{2}$ —25 mk. for fulls, $22\frac{1}{2}$ —23 mk. for mediumfulls, 16—17 mk. for large spents, 15—16 mk. for spents, fortoldet pr. tønde. Senere hen udeblev tilførslerne, og priserne steg derved til 28 mark for fulls, $20\frac{1}{2}$ mark for largefulls og spents, $19\frac{1}{2}$ mark for spents, fortoldet pr. td.

Skotsk sild. Noteringerne ved aarets begyndelse stillede sig i 26—27 mk. for crownfulls og crownmattfulls, 23—24 mk. for crownmatties, 21 mk. for crownspents, 23 mk. for Yarmouth mattfulls, mediumfulls, 21 mk. for Yarmouth matties, mediums, og blev de herværende lagre rømmede i løbet af aarets første kvartal, saa at den nye sæson aabnedes med tomme beholdninger.

De første tilførsler af ny sild ankom her i begyndelsen af juni, bestaaende af nogle tusinde tønder vestkystsild fra Stornoway; men tiltrods for den utilfredsstillende kvalitet solgtes dog det hele til priser à 23 mk. for large og 21 mk. for medium fortoldet pr. tønde. Større tilførsler af ny Shetlands vare ankom i juli og fandt livlig efterspørgsel til 39 mk. for large fulls, 35—37 mk. for fulls, 32—33 mk. for medium og mediumfulls, 30—31 mk. for matties og 22 mk. for tornbellies fortoldet pr. tønde. Som følge af billigere salg i nabo-markedet Stettin maatte priserne ogsaa her nedsættes for nogen tid, men de steg snart igjen, da fangsten paa Skotlands østkyst kun gav daarligere resultater, og stod ved slutningen af august i 47 mk. for crownfulls, 46 mk. for crownmattfulls, 44—45 mk. for mediumfulls og mattfulls, 41—43 mk. for matties, mediums; alt for østkystvare, medens Shetlandssild opnaaede 45—46 mk. for largefulls og 40 mark for spents fortoldet pr. tønde.

Afsætningen udover sommeren var ret tilfredsstillende, og priserne holdt sig uforandret høje indtil begyndelsen af november, da fangsten ved Yarmouth-kysten antog store dimensioner, hvorved betydelige tilførsler af denne slags dirigeredes hid.

I betragtning af disse uventede store tilførsler og den omstændighed, at det som regel nogle uger før jul pleier at blive stille paa sildemarkedet; idet slagterperioden paa landet da begynder, formaaede priserne ikke at holde sig og gik ned, saa at de ved aarets slutning stod i 41—42 mark for crownmattfulls, 39—40 mark for crownmatties, 35—36 mark for crownspents, 30—32

mark for Yarmouth matties fortoldet pr. tønne. Det maa fremhæves, at de herværende lagre ved aarets slutning bestod til halvdelen af Yarmouth sild.

Ifølge beretning fra vicekonsulatet i Memel stillede skibsfarten og handelen sig dersteds i 1899 saaledes:

Der indkom 587 skibe dr. 202 920 reg. tons mod 761 skibe dr. 267 121 reg. tons i 1898, og der afgik 607 skibe dr. 209 746 reg. tons mod 773 skibe dr. 270 332 reg. tons i 1898. Heraf vil det sees, at skibsfarten dette aar i Memel er gaaet betydelig tilbage, og grunden hertil er hovedsagelig at søge i den sørgelige formindskelse af vanddybden i indløbet til havnen, som har forhindret dampskibe af større dybgaaende fra at tage fragter til eller fra Memel. De voldsomme storme, som herskede især i november maaned, foraarsagede aflagring af en mængde sand i indløbet, saa dybden, der ellers har været omtrent 20 fod, i kort tid formindskedes til 15, ja en tid endog kun var 13 fod. Rigtig nok har den kgl. preussiske regjering ved mudring forsøgt at fordybe indløbet, men aarstiden har været ugunstig for dette arbeide, saa dybden for tiden kun er omtrent 15 fod rhinlandsk maal; dog haaber man, at til foraaret den stærke udløbende strøm vil rive sanden med sig og saaledes forøge farvandets dybde. Fra myndighedernes side er der taget alle fornødne skridt for at formaa regjeringen til at afhjælpe den nævnte kalamitet, og som følge deraf er der allerede bevilget de fornødne penge til anskaffelse af en stærk muddermaskine af nyeste konstruktion; denne skal være færdig til høsten 1900, og haaber man, at den vil være istand til at opnaa og vedligeholde en vanddybde i indløbet som tidligere af ca. 20 fod.

Handelen i derværende hovedartikel, trælast, var af mindre omfang end aaret før, da tilførslerne fra Rusland ikke var saa rigelige som almindelig, især i løbet af efteraaret, og søgningen efter passende dampskibe kunde ikke altid tilfredsstilles.

Det herværende dampskibsaktieselskab vil give en dividende af 12 pct. mod 8 pct. i 1898.

Pengemarkedet har tildels været trykket, og bankdiskontoen har naaet den før ukjendte højde af 6 pct.

Af indførselsartikler fremhæves:

Sild, hvoraf 26 253 tønner fra Norge, 2 924 tønner fra Sverige, 6 372 tønner fra Skotland, ialt 35 549 tønner mod 29 170 tønner fra Norge, 3 300 tønner fra Sverige, 13 033 tønner fra Skotland, ialt 45 503 tønner i 1898.

Forretningen har været lønnende paa grund af stigende priser. Den betydelige mindre import sammenlignet med forrige aar har sin grund deri, at fiskerierne saavel paa den norske som den skotske og svenske kyst gav et daarligt udbytte.

Salt indførtes hovedsagelig fra England med 3 902 300 kg. mod 3 074 500 kg. i 1898.

Stenkul fra Storbritannien og Westphalen med 84 560 400 kg. mod 69 043 100 kg. i 1898.

Af udførselsartikler maa fremhæves:

Træløst med 485 024 kubikmeter mod 623 466 kubikmeter. i 1898.

Handelen med kornvarer er af liden betydning i Memel. Af rug fandt ingen udførsel sted; derimod exporteredes 1 003 600 kg. havre mod 608 900 kg. i 1898.

Omsætningen i hørfrø har paa grund af forrige aars daarlige høst været langt mindre end almindelig, og der udskibedes kun 1 769 500 kg. mod 2 468 200 kg. i 1898 og 10 898 200 kg. i 1897. Ogsaa dette aars høst gav et daarligt udbytte.

Paa- og afmønstring. Ved hovedstationen blev paamønstret 2 svensker, 5 tyskere, 1 danske og afmønstret 2 svensker, 5 nordmænd og 1 tysker.

Journalen over indkomne skivelser omfatter 97 numer, udgaaede 94 numer.

Konsulatet har modtaget 1 005 til sømænd adresserede breve. Af trykte sager er ankommet 122 svenske, 36 norske. Af aviser 304 numer norsk kundgjørelsestidende.*

Sundhedstilstanden inden distriktet har ogsaa dette aar været særdeles god.

Rio de Janeiro.

*Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul J. M. Bolstad,
dateret 3die marts 1900.*

Ved hovedstationen udførtes der i løbet af 1899 følgende mønstringsforretninger:

Paa norske fartøier paamønstredes der 35 nordmænd, 21 svenske, 84 udlændinger, tilsammen 140, og afmønstredes 39 nordmænd, 23 svensker og 74 udlændinger, tilsammen 136; der rømte 2 nordmænd, 2 svensker og 14 udlændinger, tilsammen 18; af de afmønstrede var 3 nordmænd, 2 svensker og 1 udlænding syge, tilsammen 6; der døde 1 nordmand, ingen svensk og 2 udlændinger, tilsammen 3. Paa svenske fartøier paamønstredes 1 nordmand og afmønstredes 1 udlænding; paa disse indtraf ikke tilfælde af rømning eller død, ligesom ei heller nogen af mandskabet blev efterladt for sygdom.

Betræffende rømning modtoges i aarets løb en henstilling om oplysning fra Bergens rederforening. Der svarede, at rømning i det hele her var formindsket noget, at hertil saavel reel behandling som venlig optræden fra kapteiners og styrmænds side medvirkede, at mere fornuftig opfatning ogsaa hos mandskaberne selv gjorde sig gjældende, ligesom den interesse, der for sømandens

gjerning og tarv dels kom frem i private foreningers som sømandmissionens virksomhed, dels i pressen, dels paa anden maade udtaltes, ogsaa gjorde sit indtryk til hos mandskaberne at støtte lydighedsforholdet; at der imidlertid paa enkelte skibe, hvorfra klager over kostholdet hørtes som aarsag, kunde gjøres endel for at antage stewarder og kokke, der virkelig havde lært madlavning og proviants behandling.

I 1899 kondemneredes et svensk skib, bark „Sundswall“ af Sølvborg, der ofter haard læk kom ind i havari til Bahia; fartøiet solgtes dersteds. Bark „Czar“ af Stavanger tabtes udenfor kysten efter et sammenstød med engelsk dampskib „Blackheath“, hvilket gav anledning til en proces i England, der senere blev vunden af det norske rederi. Besætningerne paa „Sundswall“ og „Czar“ nød enhver fornøden bistand.

Med de efterladte syge sømænd er der truffet de forføjninger, som deres tilstand udkrævede.

Generalkonsulatets bistand er ligesom før bleven begjæret og ydet i anledning de forskellige tvistemaal, fordringer, overliggedagsstridigheder og havari-tilfælde. Spørgsmaalene vedkommende forstaaelsen af konnossementers og certepartiklausulers udtryk i anledning trælastladninger er fremdeles forekomne og har foranlediget de samme vanskeligheder som i forrige aarsberetning forklaret. Det synes uforstaaeligt, at ikke rederierne, gjorde opmærksom paa dette punkt, sikre sig maaling i afskibningshavnen og effektivere kontrol ved indlastningen der for at undgaa disse stridigheder. Idet spørgsmaalet ved bark „Mataura“ var bragt ind for brasiliansk ret, havde man ventet at skulle se udslag af den raadende retsopfatning heri inden aarets udgang. Uheldigvis fandt afgjørelsen endnu ikke sted.

Generalkonsulatet har under aaret 1899 hjemsendt for norske sømænd hyrebøløb til en sum af kr. 1 696.40 (£ 94. 4. 10) og for svenske sømænd kr. 323.17 (£ 17. 19. 1), altsaa noget mere for de norske og mindre for de svenske end i 1898. Desuden hjemsendtes for skibsførere til rederier endel remisser.

Til generalkonsulatet indkom af korrespondance 529 skrivelser foruden besigtigelsesrapporter, memorandum og mindre meddelelser og afgik 578 skrivelser foruden cirkulærer til vicekonsuler, opnævnelsesskrivelser og mindre meddelelser.

Jeg skal nedenfor efter spredte kilder, optegnelser og oplysninger dels omhandle skibsfartens vilkaar i aarets løb, dels handel, industri og lokale næringers forholde.

Skibsfarten. Bevægelsen var i 1899 endnu mindre end i 1898, og der var dage, da havnen var paaafaldende tom. Af skibe i langfart kom der 141 skibe færre og afgik 111 skibe færre. Hvad vor egen fart specielt angaar, var antallet af ankomne norske skibe: 39 seilskibe dr. 32 280 tons og 5 dampskibe dr. 7 025 tons samt 4 svenske seilskibe dr. 1 810 tons mod respektive 62 norske seilskibe dr. 53 177, 12 norske dampskibe dr. 16 954 tons og 6 svenske seilskibe dr. 3 177 tons i 1898. Denne slappelse i skibsfarten beror fremdeles paa de daarlige tider og handelskrisen. Import er aftaget end yderligere; foruden kaffe er der for tiden ei meget at exportere, selv i manganese-

udførselen har der været mindre livlighed, spekulationen har holdt sig mere tilbage, og da den private foretagsomhed er noget lammet, har der i nogen tid ei været spørgsmaal om at indføre materialier til bygninger, offentlige arbejder eller fabrikker. Vore fartøier foretrækkes fremdeles til transport af kaffe til Afrika, ligesaa ved udskibningerne af manganesejern. Lignende slappelse, som i den udenrigske fart har ogsaa været at spore i den indenrigske. Det kan fremdeles siges, at forbeholdet af kystfarten ingen indflydelse har havt paa den brasilianske handelsflaades trivsel eller udvikling. Ligesom i forrige aar er i nødsfald fremmede skibe blevne benyttede til transport mellem kysthavne af produkter, der ei kunde taale henliggen og let tager skade. Og da pest var udbrudt i Santos, og som følge af, at strænge karantæneforanstaltninger var tagne, mangel paa levnetsmidler opstod dersteds, blev efter henstilling af byens handelsforening tilførsel deraf i fremmede skibe tilladt af regjeringen.

Af andre nationers skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk fart: tyske: ankomne 26 seilskibe, 110 dampskibe, afgaaede 27 seilskibe, 104 dampskibe. Argentinske: ankomne 1 seilskib og 23 dampskibe, afgaaede 3 seilskibe, 20 dampskibe. Østerrigske: ankomne 2 seilskibe, 16 dampskibe, afgaaede 2 seilskibe, 15 dampskibe. Belgiske: ankomne 19 dampskibe, afgaaede 16 dampskibe. Brasilianske: ankomne 2 seilskibe, 51 dampskibe, afgaaede 5 seilskibe, 48 dampskibe. Chilenske: ankomne 1 dampskib, afgaaet intet. Danske: ankomne 6 seilskibe, 5 dampskibe, afgaaede 5 seilskibe, 4 dampskibe. Franske: ankomne 6 seilskibe, 147 dampskibe, afgaaede 6 seilskibe, 119 dampskibe. Hawaiiske: ankomne 1 seilskib, afgaaet 1 seilskib. Spanske: ankommet 1 seilskib, afgaaet 1 seilskib. Hollandske: ankomne 2 dampskibe, afgaaede 2 seilskibe, 2 dampskibe. Engelske: ankomne 63 seilskibe, 419 dampskibe, afgaaede 70 seilskibe, 385 dampskibe. Italienske: ankomne 7 seilskibe, 72 dampskibe, afgaaede 7 seilskibe, 76 dampskibe. Nordamerikanske: ankomne 26 seilskibe, 1 dampskib, afgaaede 27 seilskibe, 1 dampskib. Portugisiske: ankomne 10 seilskibe, 12 dampskibe, afgaaede 10 seilskibe, 10 dampskibe. Russiske: ankomne 4 seilskibe, afgaaede 3 seilskibe. Ialt som nævnt en meget ringere rørelse end i 1898.

Til sammenligning og oversigt hidsættes:

Der ankom til Rio fra udlandet af alle flag:

1895	. . .	1 460 skibe	dr. 2 243 103 tons
1896	. . .	1 535 —	„ 2 469 554 —
	(441 s. + 1 094 d.)		(370 709 + 2 098 919)
1897	. . .	1 274 skibe	dr. 2 146 854 tons
	(347 s. + 927 d.)		(306 599 + 1 840 255)
1898	. . .	1 218 skibe	dr. 2 069 161 tons
	(295 s. + 923 d.)		(271 064 + 1 798 097)
1899	. . .	1 077 skibe	dr. 1 916 939 tons
	(194 s. + 883 d.)		(190 883 + 1 726 056)

Der afgik fra Rio til udlandet af alle flag:

1895	. . .	1 327 skibe	dr. 2 136 474 tons
1896	. . .	1 405 —	„ 2 283 499 —
	(419 s. + 986 d.)		(344 744 + 1 938 755)

1897 . . .	1 219 skibe	dr. 2 044 858 tons
	(361 s. + 858 d.)	(316 580 + 1 728 278)
1898 . . .	1 130 skibe	dr. 1 957 711 tons
	(301 s. + 829 d)	(271 041 + 1 686 670)
1899 . . .	1 019 skibe	dr. 1 852 707 tons
	(212 s. + 807 d.)	(206 751 + 1 646 956)

Der ankom til Rio i kystfart:

1895	1 358 skibe	dr. 773 278 tons
1896	1 415 —	„ 825 016 —
1897	1 437 —	„ 775 675 —
1898	1 248 —	„ 673 226 —
1899	1 229 —	„ 632 298 —

Der afgik fra Rio i kystfart:

1895	944 skibe	dr. 944 806 tons
1896	1 532 —	„ 963 655 —
1897	1 459 —	„ 782 489 —
1898	1 342 —	„ 751 531 —
1899	1 263 —	„ 682 080 —

Imellem dem, der er ankomne til Rio i kystfart, opføres i 1899 ligesom i 1898 en hel del udenlandske nemlig ikke mindre end 144, og mellem de afgaaede 178 af næsten alle europæiske nationers flag. Som kystfart er der da, skjønt uegentlig, ogsaa medregnet de udenlandske dampskibe i regelmæssig rute, der berører brasilianske havne uden dog at føre last mellem disse, og de udenlandske seilfartsgier, der efter at have losset i en brasiliansk havn gaar ballast til anden brasiliansk havn for der at laste for udlandet.

Den direkte fart mellem Brasilien og de forenede riger vedbliver at være liden. I 1899 ankom der fartsgier til Rio de Janeiro direkte fra følgende havne: Gøteborg 1, Hernøsand 1, Westervik 8, Wisby 1, ialt 11 fartsgier.

Frugtmarkedet i Rio de Janeiro var i 1899, som allerede antydnet, ret stille og endnu mere end i 1898. Af 39 afgaaede norske seilskibe forlod de 27 havnen i ballast for at søge frugt, væsentlig i havnene paa de vestindiske øer, i de forenede stater og Canada; 10 seilskibe afgik med kaffeladninger til Afrika (Cape Town, Port Elizabeth og East London), 1 med rest af last til Santos, 1 med jernmalm til Middlesborough. Af dampskibene fortsatte 1 til Santos med del af hidført last, 2 afgik med jernmalm til Philadelphia og Baltimore og 2 i ballast til Argentina. Af de svenske seilskibe afgik 2 i ballast til Nordamerika, 2 med kaffe til Afrika og 1 med huder til Falmouth. Da atter spørgsmaal om skibsmæglere forekommer, hidsættes paany de vigtigstes navne: Wm. Mc. Niven, Rua Primeiro de Março no. 64, F. Machado, Rua Sao Pedro no. 4, Luiz Campos, Rua General Camara no. 1, W. Peck, Rua S. Pedro no. 1.

I speciel beretning er meddelt, at mellem de nye bestemmelser, der i aarets slutning gaves, var det for søfarten af interesse, at der fastsattes en fast afgift af £ 2. 0. 0 for hvilket som helst fartøj, der løber ind i brasiliansk havn for at

søge ordrer, og at det dermed er berettiget til at ligge i havnen 10 dage uden yderligere afgift. Ligeledes at kai- og dokafgift fremdeles skal erlægges i guld.

Økonomiske forhold. I forrige årsberetning omhandlede, at Brasiliens statsgjæld (der angives snart til 65 à 70 mill. £, snart til 90 mill. £) krævede et årligt udlæg til renter og afdrag af 3 mill. £, og at stillingen i 1898 blev saadan, at regjeringen maatte overveie, om den med dagens lave kurs kunde fortsætte at iværksætte disse betalinger, samt at heldigvis en ordning med Brasiliens kreditorer i London kom istand, hvorved situationen klaredes. Ved denne ordning, kaldet „the Brazilian funding“, opnaaedes, at Brasilien skulde 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 5 pct. statsobligationer af en ny serie, der skulde udstedes indtil et beløb af 10 mill. £ med pant i Rio de Janeiros toldbods indtægter og i nødsfald i andre toldboders. Renterne af disse obligationer (rentesrenter af statsgjælden) skulde derimod regelmæssig betales i guld. Obligationerne skulde inden en vis tid indløses. Den brasilianske regjering skulde samtidig i Rio i forskellige 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 remisser til Europa til betaling paa gjælden eller til at drage ud af cirkulationen saaledes, at sedlerne brændes for at op-
hjelpe den løbende søddelmynsts værdi. Indtil 1901 maatte Brasilien ikke optage nye indre eller ydre laan uden huset Rothschilds samtykke.

Ved dette arrangement var der altsaa givet statskassen pusterum udad helt til 1901, idet en stor del af dens nødvendige udlæg i guld (undtagen til krigsmateriel og udenlandsk repræsentation) foreløbig var stillet til side og gjort unødigt.

I Brasilien følger man med ømtaalig opmærksomhed inden regjeringskredse, som inden pressens, bankernes og handelsstandens lag alt, hvad der om landets politiske og finansielle forhold kommer frem og gjengives paa tryk. Det gjorde saaledes et ret stort indtryk, da i de første dage af 1899 det største brasilianske blad gjengav den i London offentliggjorte beretning og oversigt over Brasiliens stilling fra den herværende britiske legationssekretær Mr. H. Beaumont, hvori der vistnok gjordes regjeringens anstrængelser al ære, men ogsaa nøgternt udtaltes, at den finansielle situation var saadan, at Brasilien maatte have indstillet sine betalinger, om det ei havde faaet „the funding“ bragt istand. Med dette udtaltes der derimod haab om, at man maatte kunne rede sig, særlig naar forholdsregler vedtoges til at øge indtægt og udgift. Men der kom samtidig i denne beretning frem en sammenstilling af tal, der viste, at administrationen paa visse omraader maatte være bagvendt. Der fremhævedes saaledes, hvorledes jernbanerne, der idethele, med en driftsrørrelse som Brasiliens, burde give indtægt, indtil det allersidste kun havde voldt underskud og betydelige underskud, og hvorledes post og telegraf, der i andre lande er indtægtskilder for staten; i Brasilien hvert aar foraarsager den store tab udover indtægterne. Beretningen fremkaldte ogsaa nogen modsigelse, forsaavidt den berørte et felt, der er ømtaaligt, nemlig administrationen af enkelte af staterne, hvor mange forhold ganske vist har lidt under en urolig, vilkaarlig og uordnet udvikling,

og fremhævede i saadan henseende Paraná som en stat, hvor styret havde været utilfredsstillende. Denne beretning maatte selvfølgelig have krav paa mere opmærksomhed end vanligt, fordi den vilde gjøre sit indtryk paa alle de finansielle kredse i England og særlig i London, saa dybt interesserede i alle anbringelser af kapital i Brasilien. Den maatte yderligere støtte iveren hos de ledende kredse her til at vise, at alt nu skulde komme paa bedre fod.

Paa samme tid som regjeringen havde opnaaet en midlertidig stansning med den aarlige rentebetaling af statsgjælden i guld gennem „the funding“, søgtes der i kongressen afknapet paa andre udgifter, — hvilket isvrigt er den store vanskelighed at gennemføre — og tilveiebragt nye indtægtskilder.

Landet har i de seneste aar snarest fulgt et beskyttelsessystem, der skulde fremkalde, ophjælpe og udvikle en brasiliansk fabriksdrift. Især spindrier og væverier er ogsaa bleven anlagte og har givet overvæltende udbytte. Men for at saa kunde ske, maatte todsatserne paa en hel del varer, der konkurrerede med deres frembringelser, forhøjes. Dette havde til følge formindsket import af disse varer. Nu er imidlertid tolden omtrent den brasilianske statskasses vigtigste indtægtskilde. Altsaa øget told ogsaa paa endel andre varer. Og da handelen fremdeles som i 1897 og tidligere i 1898 var i krise, og stor import i det hele ei kunde forventes, fastsattes som udfyldning i indtægten forbrugsafgifter, der altsaa rammende ikke alene udenlandske, men ogsaa nationale varer med bestemmelser om streng fiskalisation, — hvorhos det fastsattes, at 10 pct. af toldbeløbene skulde betales i guld. Handelsstandens meninger blev tildels hørte i anledning disse skridt, der blev tagne i urimelig hast og i det hele mødtes med modvilje. December maaned 1898 viste forøget toldindtægt, men dette hidrørte fra, at handelsstanden importerede mest muligt for at undgaa de nye paalæg. Selvsagt var det, at januar 1899 maatte vise liden indtægt. Men man ventede, at februar og følgende maaneder skulde vise, at importen atter vilde tage mod til sig under de forbedrede udsigter til lettere tider og toldindtægterne saaledes give bedre resultat.

Handelsstanden saa forholdene imidlertid ret modløst. Allerede fra begyndelsen af aaret begyndte den at gjøre forestillinger mod de givne bestemmelser, særlig hvad forbrugsafgifterne angik (som skulde falde paa parfumerier, medikamenter, drikkevarer, tobak, lys, konserver, skotøi og spillekort og erlægges gennem stempelmærker) og den vidtstrakte adgang for regjeringens agenter til at fiskalisere saavel i fabriker som i lagere og til enhver tid, en adgang, som mange fandt ulovhjemlet. Paa handelsstandens vegne gjordes forestillinger herom af „Associação Commercial“ i Rio de Janeiro. Klagerne blev mere høilydte, og i mai 1899, paa samme tid som der var tale om retslig at se sagen prøvet for dommer (Juiz Federal), henvendtes der en forestilling til republikens præsident om ei at se de givne reglementer saa strengt iværksatte og om, at de maatte gennemsees. Handelsstanden fremholdt, at den ei knurrede mod de nye tunge paalæg i sig selv, fordi den var „overbevist om, at i den nuværende time patriotismen paalægger alle den pligt at samarbejde i reningen af Brasiliens kredit, selv hvad offere det skulde koste“. Præsidenten modtog den udsendte kommission kjøligt og svarede den koldt, at han forundrede sig over denne henstilling fra handelsstanden, der dog havde haft anledning til at ytre sine meninger og give sine raad, — at kongressen havde udfærdiget bestemmelserne, og regjeringen havde at sætte dem iværk, og at han ei kunde tage hensyn til begjæringen. „Jeg kan“, sluttede han, „ei tvinge nogen til at være patriot, men jeg kan tvinge til at opfylde loven. Loven skal blive op-

fyldt, og hvis det ulykkeligvis skulde blive nødvendigt, vil regjeringen gribe til alle de midler, der staar inden rækkevidde for at se lovene adlygte og autoriteterne respekterede“. Svaret blev modtaget med overraskelse. Regjeringen fandt 2 maaneder efter, at der af den dog kunde gjøres noget for at lette handelsstandens stilling. Efter loven skulde denne afstemple med stempelmærker alle sine varer af de omhandlede sorter paa lager, hvilket med ét vilde sluge og binde megen kapital. Regjeringen tillod altsaa ved dekret af 19de juli 1899 de handlende at erholde stempelmærker paa kredit, betalbare i terminer, og bestemte, at fiskalerne skulde udnævnes af finansministeren selv. Derved forstummede de vigtigste klager inden handelsstanden. Men denne fortsatte ogsaa senere at fremholde sit tarv og at øve kritik med de givne bestemmelser, særlig da der i aarets sidste halvdel var tale om i kongressen at give en hel ny toldtarif med øgede og flere satser.

Hvad der for landet var af vigtighed at se, var, om regjeringen med fasthed kunde fortsætte og forfægte de principer, som var fremholdte som sunde ved „the funding's“ istandbringelse. Præsidenten opfyldte denne forventning ved at slaa fast i sit budskab til kongressen, at man burde indskrænke den omløbende seddelmynt ved at inddrage og brænde endel og saaledes øge værdien af resten, — at et indløsningsfond og et garantifond for seddelmynten burde dannes ved visse bestemte indtægter, der forbeholdtes til dette brug, — og at seddelemissionsret burde betages regjeringen indtil videre.

„Jeg mener“, udtalte han, „at dette vil være det første skridt til indførelsen af metallisk cirkulation og til grundlæggelse af seddeludstedende banker med indløselige sedler, et problem, som republikken ikke kan og ikke bør undlade at løse i det kortest mulige tidsrum. Overfloden af uindløselige papirpenge, som repræsenterer den overveiende faktor i vor finansielle krise, virker som mægtig drivkraft ogsaa i vor økonomiske krise. Derfra kommer stigningen i prisen paa guld og den deraf følgende forøgelse i prisen paa de indførte gjenstande, som bringer produktionsomkostningerne betragteligt til at stige paa vore exporttilvirkninger. Paa den anden side frembragte denne samme overdrivelse af papirmynt en falsk tro paa overflod af kapitaler og havde til følge en skjæbnesvanger feberagtig agitation, som trængte ind i selve landbrugets skjød og gav en altfor hurtig udvikling til produktionen af kaffe og aabnede muligheder for spekulation til stor skade for den berettigede salgspris. I haandværk og industri blev den uheldige indflydelse af dette element endnu mere følelig. Den storhedsmani, som fødtes af disse seddelemissioner, fremkaldte oprettelsen af industrielle bolag af alle tænkelige slags. Det varede ulykkeligvis ikke længe, inden virkeligheden kom og udslukkede illusionerne, og de pludselige og voldsomme likvidationer, der frembragte voldsomme og betydelige tab, bidrog til at ødelægge en stor del af den private og offentlige formue og gjorde landet fattigere. For at stoppe disse ulykker tog man sin tilflugt til et værre hjælpemiddel end ondet selv: man skabte i toldtarifen ultra-protektionistiske afgifter for at vedligeholde industrier, som var fuldstændig kunstige, og hævede herved prisen paa varer op med offer af hele befolkningens interessertil fordel for nogle industridrivende. Man kom gennem den prohibitive tarif til det faktiske monopol, til klarlig skade for landbrugsprodukterne. Dette vil sige, at vi virkelig befinder os ude af det gode økonomiske spor. Det er tid at tage den virkelige retning, og hvad vi bør gjøre, er at søge at exportere alt, hvad vi maatte kunne producere under bedre vilkaar end andre folk, og søge at importere, hvad de kunne producere under bedre vilkaar end vi. Saaledes er en

„modifikation af toldtarifen, for at afpasse den efter de udviklede principer, „endnu et hovedpunkt i regjeringens finanspolitik. Idet vi øger vor seddelmynts „værdi og giver vore papirpenge en stabil basis, vil vi have aabnet fri adgang „for de udenlandske kapitaler, som vil komme hid for at begjære den for- „delagtige anbringelse, som vore uforlignelige rigdomme forskaffer dem.“

Kommende til en beregning i tal anslog præsidenten, at man for 1899 skulde kunne ansætte en statsindtægt af rs. 359.502:251\$932 og en udgift af rs. 328.623:257\$386 eller en saldo paa rs. 30.878:994\$546.

Idet han omtaler indtægterne, der maa søges øgede, fremdrager han isvrigt et punkt, der fra revolutionen af har været et af de skjæbnesvangre, nemlig de enkelte staters bestræbelse for at tilrive sig indtægter paa unionens bekostning. „Til trods for grundlovens klarhed fandt den urimelige forkjærlig- „hed for lokale interesser, som paa enhver maade kommer frem, midler til „gjennem stadige misbrug fulstændig at vende meningen i konstitutionen om, „idet den gjorde unionens kompetence til undtagelse istedenfor til regel og „gjorde staternes kompetence istedenfor til undtagelse til almindelig regel“. Dette finder særlig sin anvendelse paa unionens indtægt af stempelskat.

Finansministeren dr. Joaquim Murtinho paa sin side fremholdt ogsaa i sit relatorio til præsidenten lignende ideer som denne. Han søgte aarsagerne til den daarlige finansielle og økonomiske situation i Brasilien „ikke saameget i „arbeidet i landet som i den overdrevne cirkulation af papirpenge og i den „overdrevne produktion af landets hovedartikel kaffe“. Han fremhæver, at Brasilien vistnok ogsaa før har havt systemet med den vindløselige seddelmynt.

Medens der i 1844 var 40.000.000 milreis af den i omløb, var den i 1889 efterhaanden kommen op til 192 millioner, vistnok en stor tilvekst, men fordelt paa 45 aars udvikling. Men fra 1889 kunde tilveksten maales med store tal for hvert aar. Den steg til 297 millioner milreis, til 513, til 631, til 712, var atter nede i 678, steg til 711, til 720, til 785 millioner milreis. Og den uundgaelige følge var dens værdiforringelse. I samme tid faldt kursen fra 27½ d (altsaa over pari) til 6¹⁵/₁₆ d og de 785 millioner milreis i seddelmynt var ikke mere værd i guld end de 192 millioner, som havdes, da republiken indførtes.

Ministeren hævder derfor nødvendigheden af indskrænkning af den cirkulerende seddelmynt. Han fremstiller dens skjæbnesvangre indflydelse paa den protektionistiske industri, paa den opsvulmede kaffeproduktion (med tilside-sættelse af andet landbrug). Han siger om den første: „Den skader forbrugeren „under vildledende argumenter til fordel for en haandfuld fabrikanter. Saa „danne industrier, som blot kan eksistere med statens hjælp, opnaar alene at „uddele gevinster, som i virkeligheden repræsenterer skattepaalæg paa de andre „tilvirkninger“.

Om kaffeavlen siger han: „Overfloden i produktionen af kaffe, som skaber „store „stocks“, stiller tilvirkeren og sælgeren fuldstændig i hænderne paa „køberen, som i dette vort tilfælde ogsaa finder til sin disposition den store „stock“ af papirmynt, i hvilken han har at købe varen. Derfra kommer vor „store svaghed ligeoverfor spekulanter i kaffe og vexelkurs. Hvis faldet i „denne ei kan tilskrives helt spekulationen, er det unegteligt, at den paa „skjæbnesvanger vis gjør den nuværende krise skarpere“.

Foruden overdrivelsen i papirpenge-cirkulationen og den forcerede kaffe-produktion og spekulationen, som de beforder, betragter han som direkte aarsager til krisen „de stadige underskud i budgetterne, der er resultatet af uforstand i at beregne udgifterne, — de givne koncessioner med rentegaranti i guld til anlæg af unødvendige jernbaner, — skadeserstatninger foranledigede ved forhastede handlinger af regeringer, — de tunge og stigende byrder med pensioner, der ofte er utidige, og med hjælpe-kasser og sparebanker“.

Paa alle disse punkter burde man efter finansministerens mening se at komme ind i sundere spor og i nogen grad ommodellere det hele finansielle system. For at kunne opnaa det sidste, vil man, anfører han, have tre vanskeligheder at bekjempe: „Formindskelsen af toldindtægterne ved formindskelsen af indførselen, der er en følge af landets fattigdom; formindskelsen af disse indtægter som følge af de ultraprotektionistiske tarifer og den overdrevne følsomhed hos vekslemarkedet, hvor regjeringen skal søge det guld, den behøver“. Mod den første bør regjeringen stille den stærkeste sparsomhed ved kongressens og præsidentens samvirkning. Mod den anden bør vi for at opveie de tab, unionens indtægter lider, stille forbrugsafgifter, snart ved at forøge en og anden af de allerede eksisterende, snart ved at skabe nye og det, fordi det ei vilde være beleiligt med ét at bytte det herakende ultraprotektionistiske system. Og hvad den tredje vanskelighed angaar, er regjeringen nødt til lidt efter lidt at forsøge oppebørsel af tolden i guld: „det vilde være mangel paa fremsyn, om den ei allerede tænkte paa at benytte denne udvei for at erholde det kostelige metal“.

Disse principer tro fortsatte altsaa regjeringen med at drage sedler ud af rørelsen, og i overensstemmelse med en af forudsætningerne i „the funding“ lod den dem brænde med en vis høitidelighed og under kontrol af de udenlandske banker. Der blev i aarets løb brændt 52 millioner milreis. Dette er et betragteligt beløb, men forholdsvis beskedent, naar det erindres, at den omløbende seddelmynt pr. 31te december 1898 var ca. 786 millioner. Ved aarets slutning var altsaa tilbage 734 millioner i omløb.

Som befrygtet, viste det sig, at toldindtægterne i aarets løb mindskedes. Medens de i 1896 havde været ca. 255 millioner milreis, i 1897 ca. 226, i 1898 ca. 220, forudsattes de i 1899 ikke at ville blive mere end ca. 200. Samtidig mærkedes vanskeligheder mellem handelsstanden, antallet af ledige butikker og kontorer tiltog, huse likviderede, og endel mindre forretninger, sluttelig ogsaa nogle større, gik fallit.

Kongressen saa ganske vist krisen, men den mente, at botemiddel for statskassens vanskeligheder maatte findes for enhver pris, og at statens krise ialfald var farligere end individernes. Den havde derfor tænkt at gjøre en fuldt ny tarif, men da der ei var tid til at gennemarbejde denne, billigedes efter regjeringens forslag en foreløbig, noget forhøiet tarif. Af den ældre tarifs 1 073 artikler blev 26 forhøiede, 31 formindskede, 24 noget omændrede. Af de nye paalæg (der ikke væsentligere paavirkede svenske og norske interesser, som omhandlet i særlig indberetning) kan nævnes et paa 10 reis pr. kg. paa uformalet hvede. Indførselen heraf oplystes nemlig at være uhyre, i 1898 ca. 74 mill. kg., og uden skade at kunne bære denne lille byrde, der imidlertid vilde repræsentere en respektabel toldindtægt (og som desuden ogsaa var en indrømmelse mod amerikansk hvedemel, som saaledes sattes istand til at konkurrere

med det paa Rio de Janeiro's møller formalede). Regjeringen var tidligere bemyndiget til at give højere toldpaalæg ligeoverfor stater, der ei vilde være rimelige i sin told ligeoverfor brasilianske varer. Denne adgang gjentoges udtrykkelig i tarifen saaledes, at de fastsatte satser skulde betragtes som minimalsatser, og maximalsatser med det dobbelte beløb skulde fastsættes mod stater, der ei gjorde indrømmelser. De stater, hvortil der ifølge den brasilianske presse sigtes, er Frankrige og Italien, hvor toldsatserne paa kaffe er særlig høje (i Frankrige fr. 1.56 pr. kg.)

Det bestemtes, at af tolden skal nu 15 pct. oppebæres i guld. Kongressen paalagde samtidig forbrugsafgifter paa en hel række varer: tøj, hatte, skotøj, paraplyer og parasoller, salt, drikkevarer, parfumerier og pharmaceutiske specialiteter, stokke, tobak, fyrstikker, lys, eddik, konserver, spillekort. Disse forbrugsafgifter skulde erlægges gennem stempelmærker, som skulde klæbes paa varen. Oppebørselen af disse afgifter forudsattes at skulle kunne ske med betragtelig fordel for staten og uden at føles for meget af almenheden. I den sidste henseende har man forsaavidt taget fejl, som de nye paalæg føles inden alle kredse, og den økonomiske situation er adskillig strammet, og at der klages ret høilydt.

Kongressen fulgte præsidentens tanke i at oprette indløsnings- og garanti-fond for papirpengene.

Regjeringen har fremdeles til sin disposition, som sidste udvei og nødmiddel for at skabe hjulpekilder, bemyndigelsen til at sælge eller bortforpagte centraljernbanen.

I korthed sagt var altsaa 1899 i økonomisk henseende et aar, hvor baade stat og private alvorlig havde at maale sin økonomi for at se, hvorledes de kunde rede sig og betrygge sin fremtid, og hvor i alle forhold en lang krises virkninger føltes med pinlig klarhed.

Hvad jernbanerne angaar, har centraljernbanen fortsat under god ledelse at give udbytte, vareforsendelserne er blevne regelmæssigere og lettere, og det hele stel der er kommet i bedre gjænge. For at opmuntre og hjælpe landbruget, er fragtsatserne for endel artikler af dets tilvirkning bleven nedsatte, hvilket har fremkaldt en betydelig omsætning af landbrugsprodukter fra det indre paa samme tid som øget trafik paa banen. Sorocaba-bolaget i staten Sao Paulo har fremdeles fortsat med udviklingen af sine sidelinjer og forbedringen af sit materiel. Den er i god økonomisk forfatning, men ligger i proces med udenlandske debenture-indehavere om deres renter, ligesom den brasilianske stat er kreditor gennem debentures og aktier for mange millioner milreis. Banen Santos—Sao Paulo—Jundiahy, der tilhører et engelsk bolag, er i fortsat udvikling, og giver som før et godt udbytte. Banerne i Paraná og Rio Grande do Sul gaar ogsaa nogenlunde raskt fremad i trafik og indtægter. Leopoldina-banen ved Rio de Janeiro har skaffet sig bedre forbindelser med centraljernbanen og er beskæftiget med en langsom reorganisation af hele sit net.

Børsen. Som følge af „the funding“ og statskassens lettere stilling opnaaede de brasilianske statspapirer højere noteringer end aaret før. Iøvrigt var omsætningen af værdipapirer ikke særligt livlig. De mest omsatte papirer var obligationer fra stater og kommuner, aktier i bankerne Commercio, Com-

mercial, Lavoura og Republica; i bomuldsvæverierne Alliança, Brazil Industrial, Confiança Industrial og Carioca, i forskellige forsikringsselskaber samt i jernbaneanlæg (Sorocabana, Sapucahy, Leopoldina) og sporveie. Sapucahy-linjen opnaaede arrangement med sine kreditorer og vil blive omorganiseret. Enkelte papirer ophørte at noteres, saaledes aktier i Lloyd Brasileiro, det store dampskibsselskab, der vil blive likvideret. Banco Constructor øgede, istedetfor at likvidere, sin kapital ved udstedelse af nye aktier. Ellers optraadte paa børsen en hel række papirer i bolag og industrielle foretagender og spekulationer af liden eller ingen værdi.

Pengekursen stod i aarets løb saaledes:

	England	Frankrige	Tyskland
1899.	d. pr. milreis.	rs. pr. franc.	rs. pr. mark.
Januar .	7 $\frac{1}{4}$ à 7 $\frac{11}{16}$	1\$211 à 1\$316	1\$532 à 1\$628
	Forenede stater	Italien	Portugal
1899	rs. pr. dollar.	rs. pr. lira.	pr. 100\$000.
Januar .	6\$537 à 6\$956	1\$190 à 1\$273	500 à 562
	England	Frankrige	Tyskland
1899	d. pr. milreis.	rs. pr. franc.	rs. pr. mark.
December .	6 $\frac{29}{32}$ à 7 $\frac{1}{32}$	1\$357 à 1\$381	1\$675 à 1\$702
	Forenede stater	Italien	Portugal
1899	rs. pr. dollar.	rs. pr. lira.	pr. 100\$000.
December .	7\$158 à 7\$290	1\$298 à 1\$332	550 à 582.

I 1899 oscillerede kursen paa England mellem 6 $\frac{5}{8}$ og 8 $\frac{1}{4}$, i 1898 mellem 5 $\frac{3}{8}$ og 8 $\frac{7}{8}$, i 1897 mellem 6 $\frac{7}{8}$ og 9, i 1896 mellem 7 $\frac{7}{8}$ og 10 $\frac{5}{16}$, i 1895 mellem 9 og 11 $\frac{1}{4}$, i 1894 mellem 9 og 12 $\frac{1}{2}$, i 1893 mellem 10 $\frac{1}{8}$ og 13 $\frac{5}{8}$, i 1892 var den gennemsnitlig 11 $\frac{94}{100}$. Kurserne, ovenfor, paa England, Frankrige og Tyskland angaar bankpapirer paa 90 dages sigt. De paa de forenede stater, Italien og Portugal angaar 3 dages sigt.

Toldboder. Det har været regjeringens bestræbelse at søge tjenesten forbedret og smugleri hindret. Da dette i Rio Grande do Sul, hvor det altid har været en plage, greb om sig, besluttedes der overensstemmende med udtalt ønske fra den estadoale regjering dersteds at overlade toldopsynet paa grænsen mod Uruguay til de estadoale embedsmænd. Begge interesser blev herved fremmede og sikrede; unionens toldbod i Uruguayana, hvis indtægter var gaaede ubegribeligen ned, begyndte atter at vokse.

Ved nogle af toldboderne er kontrollen bleven skjærpet og tildels personalet ombyttet. Det har længe været et savn, at der ei eksisterer statistik for indførsel og udførsel for hele Brasilien. Toldboderne har som regel ei været til at bevæge til at give saadanne data. Nu vil statistik søges istandbragt gennem de konsulatfakturaer, der skal ledsage enhver vare. Ved Rio de Janeiro toldbod har dog statistik været samlet ret godt i de senere aar. For hele 1899 foreligger den endnu ikke samlet. For det 1ste halvaar kan man

imidlertid se, at indførselen af toldpligtige varer i hovedstaden havde en værdi af lidt over 100 millioner milreis og af afgiftsfrie varer af ca. 5 millioner.

Denne indførsel fordelte sig paa følgende lande:

	Toldpligtige værdier:	Toldfrie:
Tyskland	rs. 11.512:400\$723	rs. 299:713\$429
Argentina	8.508:931\$370	273:662\$000
Østerrige	320:913\$407	3:389\$600
Belgien	3.735:991\$694	501:087\$651
Chile	537:290\$450	1:200\$000
Forenede stater . . .	6.665:121\$342	149:357\$440
Frankrige	10.292:472\$409	206:967\$488
Storbritannien og ko-		
lonier	38.753:459\$645	3.012:475\$464
Spanien	878:786\$603	260\$000
Holland	39:724\$133	—
Italien	2.261:246\$578	2:684\$200
Japan	10:839\$166	—
Portugal	5.998:613\$732	19:872\$085
Sverige	123:710\$400	—
Schweiz	66:250\$649	—
Uruguay	7.591:182\$703	410\$000
Diverse	11:927\$450	—
	2.999:800\$000	—
Tilsammen rs. 100.308:662\$454		rs. 4.471:079\$357

Hvad vor egen handel angaar, maa det erindres, at her kun er angivet, hvad der er ankommet direkte. De indirekte fremkomster fra Sverige og Norge er optagne væsentlig under Tyskland, Storbritannien og Belgien.

Havnen. For nogle aar siden saa det ud, som om Rio skulde erholde ordentlige kaier fra Botafogo og indover, hvor losning og lastning kunde foretages. Der blev nemlig given en koncession i saadan retning til Companhia de Obras Hydraulicas no Brazil. Dette kompagni kom dog ikke til at udføre de paatænkte arbejder. Det har imidlertid for £ 70 000. 0. 0 i aktier solgt sine rettigheder til et i England dannet bolag „The Rio de Janeiro Harbour and Dock Company Limited“ med en kapital af £ 600 000. 0. 0. Dette er bleven anerkjendt af regjeringen. Bolaget har saaledes til hensigt at bygge kaier og indretninger ligesom de i Santos opførte, og med fordele og rettigheder som disse.

Handel. Med den formindskede omsætning og rørelse maatte nødvendigvis følge, at konkurrancen bliver skarpere mellem de store nationer, der strides om dette marked. Denne væddestrid falder for øieblikket ud til fordel for Tyskland, hvis handel, nøisom, seig og udholdende, gjør fremskridt.

Fra britisk side sees dette med opmærksomhed. Det er i saa henseende af interesse at iagttage, hvorledes det nævnes i en nylig rapport fra den engelske generalkonsul:

„Nogle britiske huse, i hvis hænder Brasiliens handel befinder sig, er uden tvil langsomme i at udføre de bestillinger, der gjøres hos dem, og udfører dem ofte paa en ukorrekt maade.

„I Manchester-vævneder synes ikke konkurrencen for øieblikket at skade den engelske handel. Men i almindelighed, hvad manufakturvarer i næsten alle brancher angaar, er de tyske bestræbelser saa aktive og saa vel ledede, at det er umuligt at pege paa en eneste, hvor England har overtaget. I husgeraad, jernkram, sager af emaillet jern for eksempel, er tyskerne afgjort engländerne overlegne. Værdiforringelsen i pengene skabte en uhyre efterspørgsel efter billige produkter af alle slags, der leveres i handelen med meget større dygtighed af Tyskland end af England.

„Det billige tyske produkt efterligner med større fulkommenhed den bedste vare, som den erstatter, end det tilsvarende engelske produkt, ihvorvel uden tvil ofte med opoffrelse af de reelle kvaliteter. Gjenstandene af tysk fabrikat har ogsaa ialmindelighed et vakrere, mere tiltrækkende udseende.

„I visse vigtige industrier som for eksempel i vaabenindustrien er engelskmændene fuldstændig slagne som følge af et fra Tyskland anvendt tryk og diplomatisk indflydelse. I mange tilfælde forholder Englands fabrikanten sig absolut ligegyldig for Brasiliens smag og dets kunders behov og insisterer paa at tilvirke og sende gjenstande, som ikke kan opnaa at forbruges eller er for dyre. De brasilianske markeder begjærer varer, der er billige, men synes dyre: dette er forholdenes væsentligste karakteristik.

„Engländerne følger haardnakket sine traditionelle tilvirkningsmaader uden at se paa eller ville kjende de lokale omstændigheder. Samtidig med faldet af den engelske overvægt lidt efter lidt er gaaet den engelske smaahandlers og vareuddelers forsvinden. For faa aar siden endnu var de fornemste saadanne „distribution houses“ paa begge Sydamerikas kyster engelske. Idag har huse af andre nationaliteter traadt i stedet for dem og udvikler sig for hver dag i større antal og større velstand. I nogle havne forsvandt de engelske firmaer ganske. Den naturlige tendens hos disse „distributing houses“, som ikke er engelske, er til udsalg igjen at indkjøbe produkter, som falder billigere, og som ikke er engelske.

„Men selv i godhed og prisens virkelige forhold til varens kvalitet er det sikkert, at mange manufakturvarer fra andre nationer er ifærd med hurtigt at nærme sig til Englands. Engländerne har meget at lære af tyskerne i uddannelsen af handelsbetjente og virkelige kjøbmænd, det vil sige fuldkomne fordelere af varer.“

Farverne i denne skildring synes mig noget stærke, da der ialfald i de større byer i Brasilien endnu findes adskillige betydelige engelske huse, men at deres betydning er noget mindre end før, er nok sikkert.

Lignende mismodige betragtninger høres fra fransk side. De franske handelshuse er intet mod, hvad de for endel aar tilbage var, og deres indførsel er gaaet ned. Dette kunde dog være tilfældige svingninger, som det kan forefalde i alle handelsforholde. Nu ser den sig imidlertid med ét udsat for at komme under ugunstigere toldvilkaar end andre, hvis Brasilien skulde ville gjøre sin maximaltarif gjældende mod Frankrige, som der er fare for.

Om den franske handel i Brasilien heder det i en konsulat-rapport af Mr. Ritt, offentliggjort i juni 1899 i „Moniteur Officiel du Commerce:“

„Af statistiske data fremgaar, med den franske importhandel specielt for „sle, følgende slutninger: Frankrige disponerer ikke i Brasilien de fornemste og „solideste import-elementer, som bydes af England (stenkul, bomuldstøier og „ris), af de forenede stater (mel, flesk og smult (fedt), petroleum), af Argentina „og Uruguay (mais og tørret kjød), eller af Portugal (ordinære bordvine). „Vore forsendelser, som iøvrigt er ganske respektable, da de repræsenterer „10 pct. af den hele handel tiltrods for en dobbelt farlig konkurrence fra den „ligeartede udenlandske handels og den lokale produktions side, som altfor „ofte begunstiges og underholdes gennem eftergjørelse, fordeler sig paa en „mængde af de forskelligste artikler. Og det er just denne fordeling i smuler „og smaat hos den franske export udover saa mange artikler, som altfor ofte „bringer kortsynte øine, som i statistikerne kun fæster sig ved de store cifre, „til at tro, at vi befinder os i slagen tilstand, og at vi kommercielt ganske er „feiede af brættet, medens vi i virkeligheden figurerer for en liden del uden „tvil, men en reel del i næsten alle de importerede artikler, og af dette en- „semble af smaa dele resulterer en totalsum, der er betragtelig nok til allige- „vel at bekræfte vort lands industrielle livskraft.

„Imidlertid, om vi tiltrods for farlige konkurrancer, som vil gjøres til „gjenstand for specielle rapporter, bevarer den første plads i forskjellige artikler, „er der andre, som burde være særlig franske, og hvis indførsel idag er paa „veie til at falde i hænderne paa rivaliserende magter; det er fornemmelig: „pynt- og beklædningsgjenstande (mercerie), bundtmagerarbeider (bonneterie), „og possementmagerarbeider (passementerie) i bomuld og sammensatte tøier, „hvor nu Tyskland dominerer; de ordinære bordvine, som Portugal stræber at „monopolisere, forsaavidt angaar de 70 pct. af indførselen til Brasilien; oliven- „olier, hvis salgsmarked her i landet ogsaa Portugal indehar (68 pct. portugis- „sisk olie mod neppe 16 pct. fransk olie) og endelig kortevare- og legetøis- „branchen (bimbeloterie) og ordinære „Pariser“-artikler, for hvilke Tyskland, „Østerrige og Belgien lidt efter lidt træder i vort sted paa dette marked.

„Hvordan det nu end er, bør denne af mig paaviste deltagelse af de „franske varer i næsten totaliteten af importen til Brasilien paakalde opmærk- „somheden hos vor udførselshandel. Uden tvil erholder vi for mange, hvis „oprindelse særligen burde være fransk, kun magre resultater, men vort navn „figurerer idetmindste paa næsten alle sider af toldfortegnelserne. Dette faktum „har en opmuntrende betydning; det er et bevis paa, at vort industrielle an- „læg ikke er saa tungnemt og udueligt, som visse pessimister paastaar. Det „synes tvertimod, som om vor industri med de egenskaber af god smag og „overlegen finhed i udførelsen, som udlændingen anerkjender hos vore produkter, „forstaar at forene en vidunderlig lethed i at ændre sit udvalgs former paa de „forskelligste maader. Dette er værdifulde fordele. Maatte vore fabrikanter „og vore kjøbmænd fra sin side dertil føie andre elementer, som udkræves for „at kunne lykkes; lidt mindre fordringer i sin pris, lidt mere initiativ og aktiv, „intelligent og vedholdende reklame, et fornuftigere valg af sine agenter og „repræsentanter, en akkuratere og føieligere forstaaelse af klienternes virkelige „smag og behov, og der er ingen tvil om, at vi i Brasilien ligesom paa andre „punkter af kloden lettelig vil kunne være, om ikke herrer over markedet,

„saa ialfald i allerheldigste stilling for vore kommercielle interesser og vor „nationale selvfølelse“.

Specielt paa et felt har en tilbagegang været følelig for den franske handel, nemlig i handelen med tilberedte huder og skind og artikler deraf. Den franske konsul gjør i en anden beretning opmærksom paa, at dette i sin tid var en af de vigtigste franske afsætningsartikler, men at saavel tysk som nordamerikansk import faar overvægten, ligesom engelske varer konkurrerer, særlig hvad angaar lakerede kalveskind, som dog var en fransk specialitet, men hvoraf man nu baade i Hamburg og New York tilvirker en lignende, men billigere vare. Kufferter, haandvæsker og lignende ting aflæder kommer dog endnu for en stor del fra Frankrige (og England).

Hvad vor egen afsætning angaar, studeredes forholdene i de forskjellige byer i Brasilien af den norske kommercielle stipendiat hr. M. Rynning, dels med det formaal for øie, hvorvidt direktore varebytte skulde lade sig formidle for at spare omkostningerne ved mellemhænder, dels for at erfare, om ikke andre af vore exportartikler skulde kunne vinde indgang. Hr. Rynning, der allerede havde gode forbindelser, og lagde iver og omtanke for dagen, havde som agent for svenske og norske papirfabriker, særlig i artiklen trykpapir, forhaabninger, ligesom det i konserver, remme-varer, klipfisk allerede var lykkedes ham at gjøre forretninger. Desværre afgik han ved døden af gul feber allerede den 15de november 1899.

Importhandelen var i aarets løb lidet livlig og endnu mindre end i 1898.

Klipfisk. Importen af denne vare udgjorde i 1899 25 633 bøtter, 28 432 kasser og 37 300 kolli mod 45 057 bøtter, 51 942 kasser og 28 871 kolli i 1898, altsaa en betydelig formindskelse. Ved aarets slutning i 1899 var der paa lager i Rio 18 000 kolli. Kassefisken kommer fra Norge, som regel over Hamburg i dampskib. Endnu kunde adskillig større omhu vises i fiskens tilberedning og tørring. Den engelske fisk kommer i bøtter, delvis i bundter, med seilskibe fra Canada, eller i mindre partier med dampskib via New York. Prisen var ved aarets begyndelse 47 à 60 milreis pr. kasse norsk fisk og i december 58 à 63 milreis pr. bønne og tønne engelsk fisk og 68 à 72 milreis pr. kasse norsk fisk.

Tjære. Der kom fra Tyskland og England 705 fade i 1899 mod 895 i 1898 eller 190 mindre. Prisen var i aarets løb fra 58 til 95 milreis pr. fad. Indførselen i tidligere aar var: i 1897: 510 fade, i 1896: 752, i 1895: 1 359.

Alfalfa (Luzerne-hø). Der modtoges i 1899 208 014 baller mod 285 987 i 1898 eller 77 973 mindre. Priserne var 185 à 210 reis pr. kg.

Ris. Der ankom øget forsyning, nemlig 1 263 182 sække mod 1 130 324 i 1898 eller 132 858 mere. Den allerstørste del kom direkte fra Indien. Prisen var fra 22\$500 til 27 milreis pr. sæk à 60 kg.

Stenkul. Indførselen beløb sig til 549 896 tons fra England og 26 227 fra de forenede stater, ialt 576 123 tons mod 575 835 tons i 1898. Priserne var ogsaa i 1899 nominelle. Amerikanske kul søges fremdeles skaffede indpas. Anstrængelser har været gjort for at paavise og udnytte kulforekomster i landet selv.

Tørret kjød. Heraf indførtes 41 866 910 kg. mod 47 095 040 kg. i 1898. Varen kommer dels fra Rio Grande do Sul, dels fra Argentina og Uruguay. De vigtigste Importører er Cabral Belchior & Co., Frias & Co., Sonza Filho & Co, John Moore & Co., Gustavus Gudgeon & Co.

Øl. Der ankom 1 701 kasser mod 1 190 i 1898 eller 511 mere. Det var væsentlig engelsk øl. Priserne var for Guinness mellem 22 og 28 milreis pr. dusin. Hovedstadens egne bryggerier tilvirker nu betragtelige kvanta.

Cement. Der ankom 130 957 fade i 1899 mod 135 960 i 1898 eller 5 003 mindre. Som før er det bedste mærke Knight Bevan & Sturges. Priserne var fra 14 til 21 milreis pr. fad eller lidt mere, eftersom det var tyske og belgiske eller engelske mærker.

Hvedemel. Der modtoges 300 862 fade mod 273 137 fade i 1898 eller 27 725 mere. Omtrent halvparten var fra de forenede stater, resten (med undtagelse af 1 964 fade fra Triest, der ankom fra Fiume), hidrørte fra La Plata-egnene. Priserne var 32 til 40 milreis pr. fad for argentinsk, 37 til 46 for amerikansk. De vigtigste importører er: John Moore & Co., Ed. Ashworth & Co., Gianelli & Co., Norton Megaw & Co., Quayle Davidson & Co., H. Santos Lobo, John L. Bisset, H. Stoltz & Co., Alvares Pollery & Co. Ved siden af det importerede hvedemel maa det erindres, at Rios egne store møller afleverede til det lokale forbrug ligesaa meget.

Smør. Der indførtes i 1899 51 235 kasser mod 44 479 i 1898 eller en forøgelse af 6 756 kasser. Det meste kom fra Frankrige (ca. 36 000 kasser), dernæst fra Italien og Danmark. Prisen var 2\$600 à 3\$600 pr. æske.

Træl原因. Af svensk træl原因 ankom der i 1899 fra Westervik, Göteborg og Hernösand 7 573⁹/₁₂ dusin mod 4 737⁷/₁₂ dusin i 1898. Priserne var i aarets løb 83 à 99 milreis pr. dusin for rød vare og 78 à 95 for hvid vare. Importørerne var:

Velloso Barrocas & Co.	3 122 ¹ / ₁₂ dusin
G. Poerio & Lossio	1 036 ⁶ / ₁₂ —
V. W. Guimaraes & Co.	929 —
C. W. Gross & Co.	874 ³ / ₁₂ —
Franzoni & Co.	848 ³ / ₁₂ —
Empreza industrial Brasileira . . .	763 ³ / ₁₂ —

Indførselen af amerikansk træl原因 var: af pitchpine 22 328 911 fod mod 26 018 837 i 1898 eller 3 689 926 mindre. Varen kom fra Pensacola og Pascagoula. Af white pine: 3 828 521 fod mod 5 174 312 i 1898 eller 1 345 791 fod mindre. Varen kom fra New York og Boston. Prisen var fra

200 à 300 reis pr. fod. Af spruce: 6 519 315 fod i 1899 mod 4 575 161 i 1898. Prisen var fra 80 til 84 milreis pr. dusin planker. Varen kom fra St. Etienne, Portland, Metis og Quebec. Importørerne var: Empreza Industrial Brasileira, A. Fiorita & Co., Viuva W. Guimaraes & Co., Franzoni & Co., Karl Valais & Co., Teixeira Conto & Co., Velloso Barrocas & Co., Eddy Mascarenhas & Co., F. P. Passos, Ferraz Sobrinho & Co., Ed. Johnston & Co., Ferreira & Irmao, D. Joaquim da Silva & Co., Companhia Cruzeiro, Moss & Irmaos.

Indførselen foregaar væsentlig i norske og britiske skibe.

Fyrstikker. Der ankom 4 263 kasser eller 4 805 mindre end aaret før. Tolden er næsten prohibitiv for svenske eller andre udenlandske tændstikker. Priserne var 550 til 600 milreis pr. kasse Jønkøpings à 50 gros, medens 58 à 60 milreis pr. „lata“ (der gaar 6 saadanne blikkasser i en kasse) var prisen for brasilianske.

Salt. Af udenlandsk salt kom der 2 140 tons og 1 000 sække mod 2 930 700 liter, 230 skjæpper, 4 090 tons og 6 000 sække i 1898. Af brasiliansk salt ankom 16 942 268 liter og 19 905 sække i 1899 mod 19 953 260 liter i 1898. Priserne var fra 3\$700 til 3\$950 pr. 40 liter for udenlandsk salt og 3\$700 til 4\$200 for brasiliansk salt.

Brasilianske produkter.

Kaffe. Det er i forrige aarsberetning nævnt, at 1898 for alle producenter af kaffe i Brasilien var et vanskeligt aar, fordi priserne holdt sig lave. Der raadede saaledes en ret stor spænding for at se, hvorledes 1899 vilde stille sig. Men det syntes kun at blive værre. Der hørtes klager overalt. Priserne holdtes nede, og alle importører i Nordamerika, hvilke er et faatalligt antal huse med store kapitaler, trykkede markedet, saavidt det stod i deres magt, for at købe kaffen lige billigt som forrige aar. Stemmer hørtes, der raadede fazendørerne til at holde sin kaffe tilbage og afvente prisomslag. Dette raad var lettere at give end at følge. Særdeles mange fazendører befandt sig i trykket økonomisk forfatning; deres eiendomme var tildels belastede med pantegæld, og de behøvede rede penge. Forsyning af kaffe kom saaledes alligevel rigelig frem til udskibningshavnene. I det indre af Sao Paulo opgav imidlertid eiere af fazendaer i sit mismod disse for indtil en tiendedel af den pris, de havde kostet dem selv. Hvor trykket man følte sig, fremgik ogsaa af, at der i de bedste kaffedistrikter som Ribeirao Preto betaltes snart sagt hvad rente som helst for laan med god sikkerhed blot for at opdrive penge. I dagspressen fremstilledes samtidig fra enkelte hold fazendørernes stilling i særdeles sort lys og kaffeavlens fremtid i endnu mørkere farver. Der lod sig vistnok ogsaa stemmer høre, der godtgjorde, at dette var overdrevent, og at selv med den lave pris kaffe godt lønnede sig. Og dette er ogsaa efter paalidelige fazendørers medgivende saa, idet paa Sao Paulo's store fazendaer selv kaffe til en salgspris af 8 milreis pr. arroba (15 kg.) levner fortjeneste; men dette forudsætter rigtignok, at eieren skjøtter fazendaen omhyggeligt og økonomisk og har ordentligt regnskabshold samt til sin raadighed har stadig arbejdshjælp, hvilket atter forudsætter et fornuftigt organiseret system med kolonister og arbejdere.

saa at disse baade er tilfredse og giver jævnt og loyalt arbejde, — et af de punkter, hvor fazendørerne ofte har vist liden forstand, og som derfor ogsaa har voldt dem vanskeligheder under indhøstningen og arbeidet med kaffeen. Fazendørerne ser sig under de nuværende knappere forhold nødt til selv at vaae over eiendommenes drift og bo paa disse istedetfor i byerne, samt til i sin personlige økonomi at tage hensyn, som der hidtil aldrig var tale om. Den største del af aaret vedblev prisen paa kaffe at holde sig lav og stod lavest i september, nemlig i 9 milreis pr. arroba for no. 7, men hævede sig i december til 14\$600 med tendents til øget stigning senere. Dette hidrørte antagelig fra, at de store kjøbere i Europa, som efter rapporterne om den trykkede stilling holdt sig tilbage, idet de forudsatte, at producenterne maatte sælge selv til faldende pris, og først forudsatte en stor høst, siden ved kaffekommissærernes beretning om en adskillig reduceret høst kom frem med tilbud for at sikre sig oplag af kaffe i tide.

Der blev i aarets løb truffet foranstaltning for at lette udskibning af kaffe fra Sao Paulo over Rio de Janeiro, idet fragten paa centralbanen nedsattes, ihvorvel den blev noget højere pr. ton til Rio fra Sao Paulo-nordstation (rs. 20\$000) end til Santos (rs. 16\$274). Dette havde hverken til hensigt at aabne konkurrence med Sao Paulo Railway Co. eller kaffekjøbmændene i Santos, der strax begyndte at beklage sig, men dels at opnaa en udvei, der kan være rede, naar udførselen over Santos vanskeliggjøres ved tilfældigen øget trafik, og for at skabe central-jernbanens tomme vogne en rimelig returfragt.

Da den brasilianske presse stadig med en vis ængstelighed fulgte kaffe-markedets oscillationer i Europa og drøftede usikkerheden i kaffeavlens fremtid, sattes de herhen hørende spørgsmaal ogsaa under debat paa møder mellem de nærmest interesserede. Der afholdtes saaledes landbrugskongres baade i Minas Geraes og i Campinas, Sao Paulo, hvor der fremholdtes, hvad der burde gøres for at sikre og lette kaffefazendaernes tarv. Samtidig begyndte nogle mænd praktisk at vise veien. Til sin egen forundring har nemlig brasilianerne seet, at selv deres bedste kaffesorter omtrent intetsteds i verden optræder som „Rio“ eller „Santos“ eller „Brazilian“, men at de derimod forvandlede til „Mocca“, „Java“ og „Ceylon“ vinder glat afsætning, dels absolut ublandede, dels med nogen tilsætning. Altsaa maa vi, ræsonnerer nævnte mænd, vise udlandet, hvad brasiliansk kaffe er i sine forskellige sorter, i raa, brændt og malet tilstand, og vi maa lære Europa, hvad tillavet sort kaffe er, hvad man der knapt ved. Efterat saaledes et depot („Motta's Brazilian Coffee Co. Limited“, 178 Goss-well Road E. C.) er bleven oprettet i London, hvor brasiliansk kaffe under sine egne navne og sorter er udstillede og brændes, males og koges under kundens øine, er det nu paa tale at søge saadanne depoter og oplag oprettede efterhaanden i de vigtigste hovedstæder i Europa, dels som privat spekulation af enkeltmænd, dels efter initiativ af foreninger af fazendører. Der er ingen tvil om, at dette vil være en praktisk propaganda og den eneste fornuftige, idet kunden selv lærer at forstaa varen og bedømme den i forhold til andre landes sorter.

Endnu er det her lidet paaagtet, hvorledes det nordamerikanske kaffe-marked, der kjøber det meste hos Brasilien, vil kunne ændres efter sidste krig. Det turde maaske ikke være feilagtigt at antage, at de forenede stater baade vil drive kaffeproduktionen paa Portorico og Philippinerne og muligens ogsaa Cuba op til stor højde og med tiden herfra vil kunne tilfredsstille det meste af sit behov.

Brasiliens udsigter vilde isaafald betydeligt forværres, ifald ikke verdensmarkedets forbrugsevne øges. Heldigvis synes dette at være tilfældet. Det vil være af interesse at se, hvorledes dette forbrug af kaffe fordeler sig paa de forskellige lande ifølge en oversigt i tons fra firmaet W. Schoeffer & Co. i Rotterdam.

Paa hver ton gaar altsaa omtrent 17 sække (à 60 kg.).

Lande.	Tons.	Lande.	Tons
Canada	2 000	Grækenland	1 246
Stillehavskysten	10 000	Rumænien	1 976
Capkolonien, Argentina, Australien	25 000	Bulgarien	1 085
Holland	37 500	Serbien	613
Sverige	27 446	Egypten og Nordafrika	5 000
Norge	11 686	Schweiz	11 500
Danmark	8 344	England	13 270
Italien	13 389	Belgien	32 200
Rusland, Polen og Finland	15 000	Østerrig-Ungarn	43 000
Spanien	6 500	Frankrige	80 710
Portugal	2 750	Tyskland	153 840
Europæiske og asiatiske Tyrki	10 000	Forenede stater	368 940
Transp.	169 615	Overført	882 995

eller ca. 14 716 600 sække, hvilket fra 1896 er en væxt i forbruget af næsten 3 millioner sække.

Det maa imidlertid ikke glemmes, at kaffemarkedet ogsaa har seet tilførselen stige i samme grad. Den sidste beregning, der er kommen mig for øie, er en fransk oversigt af D. Bellet fra „Moniteur des Intérêts Matériels“, der angiver produktionen allerede til opimod 16 millioner sække pr. aar saaledes fordelt:

Lande.	Produktion. Sække (à 60 kg.).	Lande	Produktion. Sække (à 60 kg.)
Brazilien	11 620 000	San Salvador	125 000
Venezuela	882 000	Britiske Antiller	100 000
Java	772 000	Ecuador	75 000
Guatemala	456 000	Peru	20 000
Haiti	432 000	Santo Domingo	18 000
Mexiko	365 000	Padang	45 000
Costa Rica	268 000	Hawaii	5 500
Colombia	265 000	Honduras	4 700
Ceylon	240 000	Bolivia	3 800
Portorico	200 000	Cuba	1 000
Transp.	15 500 000	Overført	15 898 000

Her maa imidlertid erindres, at de ganske vist smaa kvanta fra Arabien (Mocca) og nogle andre steder i Asien mangler i denne oversigt, ligesom ogsaa udførselen fra Liberia. Lidt for høje turde maaske de anførte tal for produktionen være.

Hvad Brasiliens udførsel af kaffe angaar, var den gennem Rio de Janeiro (hidrørende fra staterne Rio, Minas og delvis fra Sao Paulo og Espiritu Santo) i 1899 3 504 708 sække; gennem Santos 6 391 398 sække. Dertil maa regnes ca. 500 000 sække fra Victoria, ca. 400 000 sække fra Bahia og maaske 100 000 sække fra Ceará, som ogsaa er begyndt at udføre kaffe. Derved fremkommer en udførsel af ca. 11 millioner sække. Da forbruget i Brasilien selv maa tages i betragtning, er produktionen altsaa adskillig større.

Af omhandlede udførsel fra Rio 3 504 708 sække gik 2 336 886 til de forenede stater, 719 721 til Europa, 219 561 til Sydafrika, Argentina og Chile og 228 540 i kystfart. De byer i Europa, som modtog de største kvanta, var Hamburg (221 000 sække), Marseille (129 475), Genua (115 014), Triest (77 530), Havre (69 345), Antwerpen (36 465), London (20 786), Bordeaux (20 411) og Southampton (17 709).

Priserne paa kaffe i Rio oscillerede i aarets løb meget: No. 6 mellem 9\$400 og 15\$000 (i 1898 mellem 9\$600 og 16\$500), no. 7 mellem 9\$000 og 14\$600 (i 1898 mellem 9\$000 og 15\$600), no. 8 mellem 8\$500 og 14\$000 (i 1898 mellem 8\$600 og 15\$100), no. 9 mellem 8\$300 og 13\$600 (i 1898 mellem 8\$200 og 14\$700).

Bomuld. Rio de Janeiro er ogsaa samlingsmarked for denne artikel, hvorfor det hovedsageligen blot er i norden, at den produceres. Fra Rio sælges den dels til de store spinderier, dels udføres den igjen. Tilførselen af bomuld var større end i 1898, nemlig 159 029 baller (mod 141 938 i 1898) og fordelte sig saaledes: Fra Pernambuco 87 771, fra Parahyba 27 572, fra Mossoró 10 306, fra Maceio 8 849, fra Sergipe 8 311, fra Ceará 7 846, fra Macão 6 879, fra Assú 575, fra Penedo 500, fra Maranhao 420. Priserne var fra 12\$200 til 14\$000 pr. 10 kg. for ringere sorter, fra 13\$400 til 14\$400 for de bedre sorter. De største importører var Gepp & Edwards, Empresa Industrial do Brazil, C. W. Gross & Co., C. Castello Branco & Co., Zenha Ramos & Co., Marinho Prado & Co.

Sukker. Rio de Janeiro er hovedmarkedet for Nord- og Midt-Brasiliens sukkerproduktion, hvorvel ogsaa nogen direkte udførsel til udlandet finder sted fra de nordlige havne. Der ankom til Rio i 1899 1 227 559 sække (mod 1 273 475 i 1898) saaledes fordelt: Fra Pernambuco 577 727, fra Sergipe 297 624, fra Campos 177 179, fra Maceio 117 972, Bahia 9 242, Laguna 8 913, Minas 363. Priserne var i Rio fra 680 til 800 reis for det bedste sukker („Uzinas“), 640 til 820 for „Branços cristaes“, 630 til 790 for „Terceiras Sortes“, 520 til 680 for „Somenos“, 520 til 760 for „Mascavinhos“ og 280 til 480 for „Mascavos“, alt pr. kg. De vigtigste importører var Companhia Central do Brazil, Zenha Ramos & Co., Companhia Commercio Nacional, Saraiva & Gracie & Co., C. W. Gross & Co., Lira & Neves.

L a n d b r u g. Spørgsmaalet om mangesidig drift istedenfor den blotte

kaffeproduktion har livlig været drøftet. Dyrkningen af kornvarer og foderplanter har taget et skridt fremad og er fra jernbanernes side bleven begunstiget ved nedsatte fragter. Meieridriften begynder foruden i S.ta Catharina og Rio ogsaa at gaa frem i Minas og Sao Paulo. Interessen for udenlandske maskiner og redskaber begynder at vaagne. De Laval's „Separator“ er allerede kjendt, og den nye svenske „Radiator“ er begyndt at vække opmærksomhed. For vinavlen raader fremdeles livlig interesse, efterat det har vist sig, at den meget godt kan trives i Sao Paulo. Der har været en skarp strid om, hvorvidt plantning af gummitræet Maniçoba (Manihot Glazovii) kunde lønne sig i Midtbrasilien. Tarvelige Resultater fra Ceylon blev anførte. Diskussionen paa-gaar endnu. Men da adskillige fazendører i Sao Paulo og Rio har plantet Maniçoba allerede i 1898, har de tildels kunnet fremføre gunstige resultater, men med fuld bestemthed kan det praktiske svar ikke gives, førend træerne er fuldt udviklede, eller i 1903. De forskjellige staters regjeringer begunstiger nu muligheden af forbedringer i jordbruget ved at uddele frø af forskjellige nyttige planter.

Indvandring. De daarlige tider i Brasilien har ligesom rygterne om pesten bevirket, at immigranter ei er ankomne i saa stort tal som i de foregaaende aar. Der kommer en jevn liden strøm, særlig fra Italien, Portugal og Spanien, fremdeles. Men federalregjeringen befatter sig ikke mere med at fremme eller opmuntre den. De enkelte stater derimod har fremdeles foranstaltninger dertil, om de end paa grund af økonomiske hensyn nu maa indskrænke sig.

Sundhedstilstanden. I Pará og Amazonas raadede fremdeles megen malaria og gul feber. I Bahia og Pernambuco optraadte feber i nogen tid, men af kortere varighed. I Rio de Janeiro var feberforholdene gunstige; smaa kopper gik derimod som en heftig epidemi under den største del af aaret. I Santos og Sao Paulo optraadte en kortvarig epidemi af byldepest med mild karakter, der ogsaa ytrede sig i Rio, men her kun med et eneste tilfælde. I Sydbrasilien var forholdene ret gode.

Da paa grund af pesten i Oporto og her strenge kwarantæneforskrifter blev givne, følte atter uheldigheden af, at paa den lange brasilianske kyst kun en kwarantænestation (Ilha Grande) gaves. Det bestemtes vistnok, at stationen Tamandaré ved Pernambuco, til hvis oprettelse saa mange bestræbelser har været gjort hos regjeringen baade fra interesserede inden- og udenfor landet, skulde træde i virksomhed, men dette blev først sat i værk ved aarets slutning. Regjeringen i staten Pará kom federalregjeringen til hjælp ved i december 1899 at stille en kwarantænestation Tatuoca til disposition, hvor det bestemtes, at skibe kommende fra mistænkte havne kunde underkaste sig kwarantæne og saaledes slap den lange forseiling til Ilha Grande, medens derimod skibe fra smittede havne fremdeles maatte underkaste sig denne reise.

Santos. Rørelsen i denne havn var i aarets løb noget mindre end i forrige aar. Herved maa tages i betragtning den i det indre raadende krise, der har mindsket baade kjøbeevne og indførsel af varer til det daglige livs behov, ulysten hos kapitalister til just nu at sætte penge ind i nye industrielle fore-

tagender, ligesom ogsaa de vanskeligheder, der for al virksomhed resulterede af den udbrudte pestepidemi, som heldigvis dog viste sig at være af mild natur, og de dermed følgende sanitære forebyggelsesforholdsregler. Udskeibningen af kaffe foregik alligevel ret livlig, og byen kom idethele ret vel ud af de vanskelige omstændigheder. Der ankom i 1899 699 dampskibe dr. 952 431 reg. tons og 173 seilskibe dr. 85 987 reg. tons. Af dampskibene og seilskibene var de fleste brasilianske eller respektive 259 og 74, dernæst engelske 154 og 28, tyske 108 og 23. Nordamerikas flag bares af 18 seilskibe. Af svenske og norske skibe kom 1 dampskib og 14 seilskibe, ligesom 2 russiske og 2 danske seilskibe løb ind. Frankrige var repræsenteret ved 80 dampere, Italien 60, Østerrig-Ungarn 16, Portugal 13, Belgien 3, Spanien 2, Argentina 2, Uruguay 1. Med disse staters flag kom ogsaa nogle faa seilskibe. Til sammenligning anføres, at der i 1898 ankom 839 dampskibe dr. 1 015 936 reg. tons og 253 seilskibe dr. 118 532 reg. tons.

Rio Grande do Sul. Hele denne stat kan siges at gaa jævnt frem, og dens udvikling vil blive end raskere, eftersom veie oparbejdes og jernbanenettet fuldstændiggjøres dels inden dens eget omraade dels ved forbindelse med Sao Paulo i nord og yderligere linier til Uruguay i syd. Agerbruget er i god fremvekst. Vinplantning drives med held. Løg og poteter udføres i store mængder. Udbyttet af kvægdriftens forskellige exportprodukter var ret tilfredsstillende. Inden staten, hvor iøvrigt den almindelige krise ogsaa gjorde sig gjældende, arbejder adskillige industrielle etablissementer som Pooock & Co.s store cigarfabrik, klædesfabriker, konserve-nedlægninger, skjortefabriker og andre af mindre betydning. En omhyggeligere kontrol med toldbodernes opbehold er indført. Smughandelen har altid været et stærkt onde at bekjæmpe i denne stat.

Sta Catharina og Paraná. Takket være den jevne trivsel af de forskellige med fremmede, især tyske, polske og italienske emigranter besatte kolonier ser disse stater værdien af sine udførselsprodukter øges og efterhaanden sin velstand stige lidt efter lidt. Dette vil yderligere befordres, saasnart paataenkte jernbaneforbindelser vil kunne øges og det indre ved bedre veie sættes i forbindelse med kysten.

Bahia. Statens indre egne led i aarets løb betydelig af tørke, hvad der baade paavirkede dens exportprodukter og udsatte forskellige distrikter for bitter nød. Skibsfarten var noget mindre end i tidligere aar, især var den i sidste halvdel af 1899 stille. For kommunikationernes udvikling var det en stor fordel, at jernbanen til Joazeiro ved San Franciscofloden blev fuldstændt og aabnet i juli. De omliggende egne er herved betydelig lettet i sin samfærdsel.

Penedo. Denne havn i Alagoas vedbliver at spille en liden rolle, da oceangaaende skibe ei vover sig ind over barren. Aaret var daarligt, idet baade høsten af bomuld, mais og sukker slog feil, og hvad der avledes, blev lidet mere end til lokalt forbrug. I huder og skind viste der sig betydelig tilvækst. Dette hidrørte fra tørken, som tvang en hel del hjorders eiere til at dræbe dyrene, som de ikke kunde skaffe næring til, for at opdrive penge til sit eget underhold. Hele staten befandt sig under trykkede forhold.

Maceio. Denne anden havn i Alagoas har selvfølgelig ogsaa været paavirket af den almindelige krise. Lokale politiske foreteelser har ogsaa gjort, at det har været vanskeligt at faa beholde arbejdere til losning og lastning i havnen. Maceio har en ikke ubetydelig indførsel, væsentlig besørget af dampskibe. Dets udførselsprodukter sukker, bomuld, bomuldsfrø, oliekgær, mais, rhum, huder og kautschuck skibes i høj grad til brasilianske havne, men ogsaa til New York, Liverpool, London, Oporto og Hamburg. De vigtigste firmaer, der besørger skibningen, er Williams Gobble & Co., H. F. von Sohsten, Pohlman & Co., Felix Bandeira Junior, Kelting & Co., I. von Sohsten & Co. F & G. Vandersmet, Borstelman & Co. Sammenlignes udførselen i 1889 og 1899 fra Maceio, vil det sees, at der for sukkers, mais og huders vedkommende er en jevn forøgelse, for bomulds, bomuldsfrøs og oliekgærs derimod nogen tilbagegang.

Pernambuco. Skibsfartsbevægelsen i 1899 var lidt livligere end aaret før. Der ankom 733 dampskibe og 204 seilskibe med tilsammen en tonnage af 1 193 592 reg. tons. Heri var følgende nationer repræsenterede. Brasilien 362 dampskibe og 41 seilskibe, Danmark 2 dampskibe og 4 seilskibe, Frankrige 58 dampskibe og 1 seilskib, Italien 5 dampskibe og 4 seilskibe, Nordamerikas forenede stater 6 dampskibe og 6 seilskibe, Portugal 1 dampskib og 1 seilskib, Storbritannien og Irland 194 dampskibe og 90 seilskibe, Tyskland 66 dampskibe og 1 seilskib, Østerrige-Ungarn 15 dampskibe og 1 seilskib, Belgien 24 dampskibe, Argentina 2 seilskibe, Holland 1, Sverige 5, Norge 44, Rusland 3. Til sammenligning kan anføres, at i 1898 var der 678 dampskibe og 209 seilskibe med en samlet tonnage af 1 106 556 reg. tons. Som før nævnt skiber Pernambuco sine produkter, sukker, bomuld, rhum og alkohol, baade til Rio de Janeiro og til udlandet, især de forenede stater og Liverpool. Før var mange skandinaviske skibe sysselsatte her med at bringe bomuld fra Pernambuco til Østersøen, især russiske havne. Efterat de mange bomulds-spindier er bleven oprettede i Brasilien selv, forbruges nu, den største del af høsten i landet, og hverken i 1897 eller 1898 fandt noget seilskib bomulds-last til Østersøen eller Kanalen for ordre. De regulære dampskibslinier til England optager nu ogsaa mere af den disponible udførsel. I aaret 1899 led staten Pernambuco meget af tørke, hvorved der blev mindre sukkerrør end vanligt, og rørene indeholdt mindre saft. Henimod aarets slutning begyndte en livligere tilførsel at komme ind til markedet, og da de første to maaneder af 1900 har givet meget heldigt veir for sukkerrørens høstning og knusning, antages dette at ville hjælpe paa udbyttet.

Pará. Denne stat er frendeles i fremgang. Nye dampskibslinier, saaledes en tysk og en spansk, paatænkes støttede for at sætte Pará i end livligere forbindelse med Europa. Trods den øgede kautschuckproduktion paa andre steder i verden, saaledes i Congo, holder efterspørgselen sig livlig. Pará kan saaledes jevnt øge sin udførsel deraf uden at frygte prisfald. Hovedmarkederne er Liverpool, Antwerpen og Rotterdam. Pará fortsætter med at opmuntre til kolonisation. Nogle af de tidligere oprettede kolonier som Benjamin Constant, Monte Alegre, Marapanim, Jambú-assú og Salvaterra, har det lykkes at gaa frem, andre som Curuçá, Acará, Obidos, Alemquer og Cametá har ikke svaret til forventningerne. Staten har ladet paa sin bekostning komme et ret stort antal arbejdere fra Rio de Janeiro med familier, idet de

for tiden manglede beskæftigelse, for at lade disse slaa sig ned i Pará. Den stræber ogsaa efter at drage den store italienske udvandererstrøm til Amazon-egnene. Pará er en af de brasilianske stater, der kan glæde sig ved bedst administration.

Sydney N. S. W.

Aarsberetning for 1899 fra konsul C. A. Falstedt, dateret 1ste februar 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 926	1	1 926
Seilskibe	2	1 943	17	6 859	19	8 802	-	-	11	6 681	11	6 681
Sum	2	1 943	17	6 859	19	8 802	-	-	12	8 607	12	8 607
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 634	1	1 634
Seilskibe	-	-	5	2 555	5	2 555	-	-	19	15 759	19	15 759
Sum	-	-	5	2 555	5	2 555	-	-	20	17 393	20	17 393
Totalsum af ladede fartøier	2	1 943	22	9 414	24	11 357	-	-	32	26 000	32	26 000
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	1 926	1	1 926	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	4	3 405	4	3 405	-	-	13	6 112	13	6 112
Sum	-	-	5	5 331	5	5 331	-	-	13	6 112	13	6 112
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	1 634	1	1 634	-	-	1	250	1	250
Seilskibe	-	-	11	9 687	11	9 687	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	12	11 321	12	11 321	-	-	1	250	1	250
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	17	16 652	17	16 652	-	-	14	6 362	14	6 362

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 7 142. 0. 0, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 33 830. 0. 0.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 6 dr. 2 352 tons, til hovedstationen 5 dr. 1 876 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 48. 11. 8, ved vicekonsulsstationerne £ 61. 14. 0; heraf tilfaldt konsulen £ 30. 17. 0. Af svenske skibe ved hovedstationen £ 4. 18. 5, ved vicekonsulsstationerne 16 sh. 8 d; heraf tilfaldt konsulen 8 sh. 4 d.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager £ 19. 7. 6, i svenske sager £ 41. 2. 3.

Almindelig oversigt. Det forløbne aars historie i finansiel og kommerciel henseende bekræfter tydelig det faktum, at kolonien New South Wales nu raskt holder paa at komme sig af den depressionstilstand, som har gjort sig gjældende herude helt siden 1893. Den tid, der er medgaaet for at gjenvinde denne stilling, har vistnok været lang, men saa er der ogsaa indtruffet en hel del begivenheder baade inden og udenfor kolonien, der har hindret en hurtigere fremgang og hæmmet gjenindtræden af normale forhold hersteds, og det kan endnu ikke siges, at de ødelæggende virkninger af de senere aars svære tørkeperioder er forsvundne, skjønt der saavel paa regjeringens som privatmænds initiativ i forskellige dele af landet er boret et stort antal artesiske brønde. Med hensyn til denne for kolonien saa nødvendige tilgang paa vand er det ganske interessant at læse, hvad en herværende sagkyndig paa dette område for en tid siden udtalte om koloniens tilgang paa artesiske brønde og deres anvendelse: Australien er i sandhed et med mange modsatte egenskaber udrustet land, men den mest interessante er tilværelsen af de store sjøer og strømme, som pulserer gennem de underjordiske flodleier istedenfor som i de vandrigere lande over jorden. Denne heldige bearbejdelse af en saadan kilde til nationalvelstand er af forholdsvis nyere dato, skjønt for omkring 14 aar siden et tilløb af vand opnaaedes ved boring i et af koloniens vestlige distrikter. Opdagelsen vakte paa den tid ikke nogen særlig opmærksomhed, og det var først 5 aar senere, at man for alvor begyndte at slaa ind paa denne industri. Der findes i New South Wales over 62 000 eng. kvadratmil af artesiske vandførende omraade, paa hvilket der er over 150 borede brønde med en dybde af fra 120 til 4 086 fod, hvilket sidste er den største i kolonien udborede dybde. Hovedformaalet med disse arbejder har været at forsyne de store hjorder paa stationerne med tilstrækkeligt vand. Man kan neppe finde noget mere slaaende bevis paa, hvor de tørre aarstider har været skjebnesvangre for kolonierne, end den omstændighed, at deres hjorder efter de seneste statistiske opgaver blot udgjorde 35 500 000 mod 61 000 000 i 1891. Hvad uldproduktionen angaar, er dog paa grund af den indskrænkede afkastning af denne industri markedsprisen steget saa meget, at den holder uldproducenterne fuldt skadesløse for nedgangen i kvantiteten.

Vidnesbyrd om koloniens opkomst afgiver især den betydelige fremgang i de forskellige forretningsgrene, noget som bedst afspeiler sig i koloniens bankforretninger, hvoraf Sydneys alene den 25de december udviste en netto behold-

ning af £ 143 088 000. 0. 0 eller en forøgelse af £ 18 530 000. 0. 0, hvilket i sammenligning med forrige aars udgjør 14.8 pct. Aarets uldsalg alene repræsenterer en forøgelse af £ 2 000 000. 0. 0 som følge af de forhøiede priser.

At føderationen vilde optage en stor del af det politiske arbejde for aaret, var ikke mere, end man ventede, og dette naaede sit kulminationspunkt paa den for New South Wales historiske dag den 20de juni, da koloniens stemmeberettigede med en pluralitet af 25 000 udtalte sin godkendelse af foreningen med de andre kolonier paa de vilkaar, som var fastsatte i „The Federal Convention Bill“ med deri foreslaaede forandringer paa det af premierministrene afholdte møde i Melbourne i aarets første maaned. Der er imidlertid al sandsynlighed for, at der vil hengaa et par aar, inden Australiens forening er en fuldt bragt kjendsgjerning, og resultaterne heraf vil da særlig blive en ensartet toldtarif ligeoverfor den ydre verden og frihandel kolonierne imellem. En anden nævneværdig hændelse paa den politiske skueplads indtraf den 11te september, da koloniens frihandelsvenlige ministerium paa grund af et mistillidsvotum maatte vige for oppositionspartiet, hvis medlemmer hylder beskyttelsestold.

Uldmarkedet. Aaret 1899 har været et af de eiendommeligste i uldmarkedets annaler. Tørken holdt sig vistnok i de 5 første maaneder, og tabene var naturligvis derved store, hvorhos høstlamningen faldt høist utilfredsstillende ud, særlig i de vestlige dele af kolonien; men den som følge deraf formindskede uldproduktion medførte, at priserne allerede i januar begyndte at stige, og til held for eierne af faarehjorderne holdt denne stigning sig, og til alles forundring tiltog prisforhøielsen stadig; i september begyndte kjøberne at frygte for, at der skulde opstaa mangel paa de finere sorter uld, hvilket forårsagede en livlig tilstrømning af ivrige spekulanter, som ønskede at sikre sig, hvad der var at faa. Følgen blev naturligvis, at noteringerne hurtig gik i vejret uge efter uge helt til november. I slutningen af denne maaned indtraf et omslag, dog ikke af nogen større betydning, og aarets slutsalg viste en forhøielse af 60 à 70 pct. over noteringerne i samme periode aaret før. Man beregner, at uldsalget i de sidste 6 maaneder udbragte £ 5 350 000. 0. 0 mod £ 3 779 000. 0. 0 i det tilsvarende tidsrum aaret før, og den totale afskibning fra Sydney for 1899 anslaaes til en værdi af £ 8 500 000. 0. 0 mod £ 6 500 000. 0. 0 i 1898, skjønt der har været en nedgang i antallet af afsendte baller. Kvaliteten af de forskellige uldsorter har vist sig at være meget tilfredsstillende.

Hvedehøsten. Ifølge regjeringens statistiske opgaver beregnes koloniens høst at udgjøre 13 660 000 bushels eller 4 374 000 bushels mere end aaret forud, hvilket sandsynligvis giver et overskud til export af 3 400 000 bushels. Disse cifre vilde uden tvil have været større, hvis aarstiden havde været gunstigere, hvorved muligens en afkastning af 11 à 12 bushels pr. acre havde kunnet opnaaes mod som nu 10. Prisen paa hvede fra 1898—99 aars høst fluktuerede meget lidet og oversteg ikke 3 d' pr. bushel. Det sidste aars høst har imidlertid begyndt med noget lavere noteringer. Efter de fra det statistiske bureau meddelte opgaver kan følgende forhold beregnes saa nogenlunde for det kommende aar:

Høsten 1899—1900	13 660 000 bushels
Behov til føde	8 280 000 bushels
— „ udsæd	1 780 000 — 10 060 000 —

Overskud 3 600 000 bushels.

Den nuværende exportpris paa hvede er 2 sh. 5 d ex jernbanevogn paa Sydney's godsstation eller omkring 2 sh. 6 d f. o. b Sydney.

G r u b e d r i f t. Henimod slutningen af aaret offentliggjordes et ministrielt memorandum angaaende grubeindustrien, hvori meddeltes det tilfredsstillende faktum, at guldudvindingen for det forløbne aar har sat en rekord siden 1862, og at guldproduktionen for december alene udgjorde 50 058 unzer, hvilket overtraf november med 9 893 unzer samt december 1898 med 11 326 unzer. Den samlede guldproduktion fra koloniens gruber naaede saaledes det tilfredsstillende kvantum af 509 418 unzer. Dette resultat tilskrives af ministeriet de forbedringer, som er indførte, saavel som det materiel, som nu anvendes ved grubedriften her, men der er ingen tvil om, at det store antal arbejdere, som er sysselsatte inden denne industrigren, har sin del i dens fremgang.

Føderationsproblemets løsning med dets udsigter til frihandel mellem de respektive kolonier og de deraf flydende udsigter til gode tider for lokale industriforetagender har gjort sig mærkbare inden grubeindustrien og særlig med hensyn til behandling og bearbejdelse af de værdifulde mineralier, som findes i kolonierne. Indtil for ganske nylig er malmen af kobber, bly og sølv samt ligeledes tungsmeltelig guldmalm blevet afskibet til Europa eller efter at have gennemgaaet en primitiv proces af koncentrerings exporteret did til forædling. I den sidste tid er imidlertid flere smelte- og forædlingsværker oprettet her i kolonien, og med den rigelige tilgang paa billig kul er der vistnok udsigt til, at disse bedrifter med fordel kan optage konkurrencen med de europæiske smelteværker. Arbejdslønnen herude er vistnok noget højere, men fragtforskjellen mere end udjævner dette. En følge af denne foretagsomhed hos kolonisterne er, at en større export af de forædlede metaller har fundet sted særlig til Kina og Japan.

Mejerinæringen har ogsaa i det forløbne aar gjort fremskridt, skjønt den har havt at lide under den for kolonisterne saa skjæbningsangre tørke, der særlig var mærkbar i de sydlige og vestlige distrikter, hvorimod de nordlige kunde glæde sig ved en rigeligere nedbør. Resultatet blev ogsaa, at totalbeløbet af exporten ikke var saa lavt, som man fra først af havde ventet, men stiller sig forholdsvis gunstig sammenlignet med de 4 foregaaende aars, nemlig:

1895	1896	1897	1898	1899
1 914 246 lbs.	2 569 645 lbs.	6 557 632 lbs.	8 943 823 lbs.	7 813 264 lbs.

Hvad smørnoteringerne angaar, gik de som følge af de høje prisnoteringer paa Londonmarkedet under fjoraaret op til et for smøreexportørerne uventet niveau, og store kvanta afskibedes til 10 d pr. lb. Aarets noteringer varierede mellem $8\frac{1}{4}$ og $10\frac{3}{4}$ d. for faktori og mellem 9 og 11 d for meierismør.

K v æ g a v l. I 1898 fandtes i kolonien 449 989 heste, 1 886 390 stkr. kvæg og 247 061 svin. I de ledende kredse inden denne næringsvei har man næret ønske om at forsøge export af levende kvæg ved siden af exporten af frosset kjød, der har gjort store fremskridt i den sidste tid som følge af de udmærkede indretninger, de store fragtdampskibe nu har specielt af hensyn til skibning af nævnte vare, og at dømme efter den interesse, hvormed forslaget er mødt, vil det vistnok blive realiseret.

Af noteringer for huder, skind og haar i Sydney i 1899 mærkes her følgende:

Huder, extra tunge 70 lbs. og derover	4½ — 5 d
— tunge . . 60 " til 68 lbs.	4¼ — 4½ d
— medium . 48 " - 56 "	4¼ — 4½ d
— lette . . 38 " - 46 "	4¼ — 4½ d
Kalveskind	6 d — 2 sh. 10 d
Hestehuder	3 sh.—12 sh. 6 d
Hestehaar, bedste kvalitet	17½ d—22¾ d
— ringere "	3 d—16 d
Nødehaar	12 d—14 d
Gjedeskind	2 d—28 d
Faareskind „Merinos“	9¾ d—10½ d
— seconds	8¾ d— 9½ d
— crossbreeds	8½ d— 9¼ d

Skovdrift. Denne fremadskridende næringsvei er egentlig fordelt paa to distrikter nemlig det nordlige og sydlige kystland, hvoraf det første er anseet for at være skovdriftens egentlige hjem i New South Wales; ifølge de senest offentliggjorte meddelelser findes der inden nævnte distrikt 80 sagbrug, der sysselsætter 1 262 arbejdere, og med en aarlig arbejdsomsætning af 54 500 000 kvadratfod tømmer. Trævarer fra dette distrikt udføres via Port Stephen, Manning, Maclay, Clarence- og Richmondfloderne samt Port Macquarie. Det sydlige distrikt omfatter havnene Jarvis Bay, Bateman's Bay samt Moruya og Wagonga. Der findes i dette distrikt omkring 30 sagbrug, som med en arbejdsstyrke af 250 mand giver en totalproduktion for aaret af 5 000 000 kvadratfod. Følgende noteringer for en del af koloniens fornemste sorter Eucalyptustømmer kan her anføres:

Fra lager:			Saget efter ordre:		
Blue gum	10 sh. pr. 100 sup. fod.		13 sh. pr. 100 sup. fod.		
Mahogany	10 - - —"		12 - 6 d —"		
Tallow-wood	12 - - —"		14 - 6 d —"		
Blackbutt	10 - - —"		12 - 6 d —"		
Spotted gum	10 - - —"		13 - —"		
Ironbark	13 - - —"		16 - —"		

Handelen. Totalsummen af Sydneys handelsomsætning i 1899 beløb sig til £ 40 966 853. 0. 0 mod £ 37 075 501. 0. 0 i 1898. I denne forøgelse indtager importen den største plads med £ 3 054 211. 0. 0, hvorimod eksporten blot kan opvise en forøgelse af £ 837 141. 0. 0. Guld exporteredes i 1899 til en værdi af £ 4 085 639. 0. 0 mod £ 6 719 095. 0. 0 i 1898.

Af toldvæsenets opgaver over importen i 1899 hidsættes følgende:

Klæder	£ 3 620 977	Medicin og Kemikalier	£ 445 198
Øl	" 243 176	Stenvarer	" 217 085
Sko	" 349 752	Toiletsager	" 214 203
Cement	" 115 430	Fisk	" 156 412
Copra	" 161 743	Mel	" 241 067

Møbler	£ 406 131	Farver	£ 465 423
Galvaniseret jern	282 969	Jordbrugsprodukter	1 084 028
Guld (umyntet)	2 357 684	Huder og skind	542 514
Jernvarer	1 222 350	Papirvarer	644 592
Juveler	326 481	Sukker	619 307
Jutestoffe	234 019	Talg	230 304
Læder	101 957	The	395 359
Maskiner	446 473	Tømmer	317 935
Oljevarer	883 167	Tobak og Cigarer	246 228
Malm	395 846	Uld	1 215 271
Sprit	373 107		

Importens samlede værdi beløb sig til £ 21 141 818. 0. 0.

Af exportartiklerne, hvis samlede værdi udgjorde £ 19 825 035. 0. 0, var de vigtigste:

Myntet guld	£ 3 225 756	Kjød	£ 517 653
Umyntet do.	859 883	Smør	290 058
Sølv	478 915	Huder og skind	803 264
Kobber	352 422	Talg	474 193
Jernvarer	332 563	Uld	8 477 078

Indtraderne ved Sydney toldkammer i 1899 £ 1 512 669. 0. 0 stiller sig ogsaa bedre end foregaaende aars, idet de nemlig udviser en forøgelse af £ 122 341. 0. 0.

Det er desværre ganske umuligt at levere nogen statistisk opgave over de varer, som hersteds importeres fra de nordiske lande, paa grund af omladning i mellemliggende landes havne, som faar æren af at være tilvirkningsstedet for norske og svenske industriartikler, der exporteres hidud. En af disse, som har gjort gode fremskridt i New South Wales ved siden af „Separatoren“ er L. M. Ericsson & Co.s telefon, som nu benyttes af regjeringen. Naturligvis bidrager de nordiske lande ret meget til at forsyne denne saavel som andre kolonier med raavarer af træ, staal og jern, men at faa nogen paalidelig besked derom er som nævnt ikke muligt, særlig hvad staal og jern angaar. For omtrent 6 maaneder siden gjorde den svenske meierimaskine „Radiator“ sit indtog i kolonien, og at dømme efter de rapporter, jeg har seet, og min personlige erfaring vil denne maskine have en fremtid herude.

I det forløbne aar er der til konsulatet indløbet en stor del forespørgsler fra exportfirmaer i Norge og Sverige, og efter den erfaring, som er vundet med hensyn til de saaledes begjærede oplysninger, vilde det være ønskeligt, om hjemmeverende exportører samtidig med sine forespørgsler indsendte illustrerede kataloger (paa engelsk) tilligemed fuldt detaljerede oplysninger om, hvad de har at exportere, ligeledes prislister i engelsk maal og mynt, hvorved man vilde blive istand til uden tidsspilde ved en lang, unødigt korrespondance, som ofte er resultatløs, at anstille de begjærede undersøgelser. Hvis der medsendtes prøver, vilde dette være saameget bedre. En nation, som i den senere tid har lagt megen vind paa at faa et afsætningsmarked i kolonien, er den amerikanske, som med sin beundringsværdige energi mere og mere skaffer sig fodfæste herude. Blandt de amerikanske foreninger, som med sine trykte brochurer søger at skaffe sig købere for sin nations industriprodukter, har

„The National Association of Manufacturers of the United States of America“ i Philadelphia herude ladet udsprede en indbydelse til alle, som saa maatte ønske, til at sætte sig i forbindelse med dem, og de tilbyder sig uden omkostning at introducere de australske kjøbmænd til det eller de amerikanske firmaer, med hvis speciellé tilvirkninger deres eventuelle klienter ønsker at stifte bekjendskab, og idet de erklærer at staa i forbindelse med alle mulige industribrancher i Amerika, udtrykker de ønsket om at faa opgave over vedkommendes navn, adresse og hvad forretning han driver, indregistreret i foreningens register. Naturligvis udøver disse jevnt og stadig tilbagevendende brochurer sin virkning, isærdeleshed naar de støttes af amerikanernes sterkt udviklede annonceringssystem, der finder en god jordbund i kolonierne, som synes at være det forjættede land for disse enorme annonceringsforetagender.

Importmarkedet for jern- og staalvarer har i det forløbne aar gjort ret betydelige fremskridt, hvorhos priserne har været høiere end i 1898, hvilket naturligvis har havt sin grund i de forhøiede noteringer i Europa og Amerika. At de stadig øgende behov for jern- og staalmaterialier i et land som Australien med dets grubeindustri og aarlig forekommende nye jernbaneforetagender vilde vække interessen for bearbejdelse af koloniernes egne jernmalmsforekomster, er jo ganske naturligt, og dette har ogsaa i længere tid været et brændende spørgsmaal herude, der nu er traadt saameget sterkere i forgrunden, som de australske koloniers forening nu blot er et tidsspørgsmaal.

Skibsfarten. Af fartøier i udenrigsk og interkolonial fart (krigs- og kystfartøier ikke medregnede) besøgte Sydneys havn i 1899 1 819 dr. 4 120 922 tons mod 1 793 dr. 3 726 278 tons i 1898. De gennemsnitlige maanedshyrer til matroser paamønstrede paa kolonialregjeringens søfartskontor i Sydney i 1899 i fart paa udenrigske havne var i første kvartal £ 3. 5. 0 og 3. 10. 0, andet kvartal £ 3. 5. 0 og 3. 15. 0, tredje kvartal £ 3. 2. 6, 3. 7. 6 og 3. 15. 0, fjerde kvartal £ 3. 0. 0, 3. 10. 0 og 4. 0. 0. De høieste hyrer opnaaedes for fart paa sydhavssøerne. I den interkoloniale fart og kystfarten var hyrerne fra £ 3. 10. 0 til 4. 17. 6 for seilskibe og £ 6. 0. 0 for dampskibe. Styrmand erholdt med dampskibe fra £ 9 til £ 16, maskinister £ 12 til £ 25, fyrbødere £ 8 til 8. 10. 0.

Fragnetmarkedet har i det forløbne aar været gunstigt, hvilket ogsaa fremgaar af noteringerne for de forskjellige bestemmelsessteder. Stykgodsfragter gik op fra 40 sh. i begyndelsen af aaret til 50 sh., som opnaaedes i december. Coprafragterne fra sydhavssøerne til Europa, som for en stor del var paa norske hænder, maa have været tilfredsstillende for rederierne; de gik op fra 45 sh. til 55 sh. Kulfragterne synes ogsaa at have været gode. For Honolulu var noteringerne fra 19 sh. — 24 sh., vestkysten af Sydamerika 16 sh. — 19 sh., til Sydafrika (som følge af krigen) 32 sh. 6 d til og med 35 sh. Tømmerfragterne har ogsaa været bedre og gik lidt efter lidt op fra 42 sh. 6 d til 52 sh. 6 d fra Puget Sound til Sydney.

Den interkoloniale trade har været god, og noteringerne fra Kaipara til Sydney gik i den senere tid op til 2 sh. 9 d pr. 100 fod, hvorimod „hardwood“ fra denne koloni til New Zealand har betinget 7 sh. à 7 sh. 6 d pr. 100 fod. Adskillige norske og svenske fartøier har i længere tid været

maanedsbefragtede herude, og den omkontraherede godtgjørelse har varieret mellem £ 35 og £ 45 for 100 reg. tons efter fartøiets størrelse og skikkethed for farten.

Havneafgifter.

Lodsafgifter. Krigsfartøier, hvalfangerdampskibe og lystjagter er fri for lodsafgifter, og fartøier i havsnød er belagte med halv afgift.

- A. Fartøier i ballast, indkommende og udgaaende 1 d pr. ton.
- B. Fartøier, som anløber for reparation, doksetning eller for at indtage kul til eget brug under reisen, 1 d pr. ton.
- C. Fartøier, der søger havn som følge af haardt veir, for reparation, ordre eller for at indtage proviant, ankommende og afgaaende 1 d pr. ton. Under andre omstændigheder 2 d pr. ton indgaaende og udgaaende. Fartøier under B og C er befriede for havne- og fyrafgifter. Mindste lodsafgift for Sydney og Newcastle £ 2. 10. 0. Største lodsafgift for do. £ 20. 0. 0. Havne- og fyrafgift halvaarlig afgift af 4 d pr. ton.

Forhalingsafgifter. Ønsker føreren af et fartøj at faa dette forhalet fra en fortøiningsplads til en anden eller til ankergrund i en havn, maa dennes havnemester derom underrettes og tilladelse erhverves til saadan forhaling. Udføres denne af havnemesteren, erlægges herfor en bestemt afgift, der beløber sig til £ 1. 0. 0 for hvert fartøj af ikke over 300 tons, til £ 2. 10. 0 for saadanne, som ikke overstiger 1 000 tons, og £ 1. 0. 0 for hver 500 tons derover, dog ikke mere end £ 4. 10. 0.

Tonnageafgift beløbende sig til $\frac{1}{4}$ d pr. registerton pr. døgn er paalagt alle fartøier, der fuldt lastede, og $\frac{1}{2}$ d alle, som delvis lastede udlosser sin ladning ved kaen. Fartøier af 240 reg. tons drægtighed eller derover, som indtager ladning, erlægges en afgift af $\frac{1}{2}$ d pr. ton pr. døgn; for fartøier af mindre drægtighed er der fastsat en bestemt afgift. For dampskibe beregnes denne afgift af bruttodrægtigheden. I en vis tid — de saakaldte frie liggedage—, der beregnes efter fartøiets tonnage, er fuldlastede fartøier fri for denne afgift.

Konsulatet, som fremdeles har lokale i no. 87, Philip Street, City, 3—5 minutters gang fra de fornemste dampskibsselskabers brygger, har i det forløbne aar været holdt aabent fra 9—1 og 2—5 undtagen lørdage, da konsortet er blevet stængt kl. 1. Expeditionerne har for en stor del bestaaet i besvarelser af de talrige private forespørgsler, hvoriblandt størstedelen har gjældt her bosatte skandinaver. Hvor det har været muligt at skaffe oplysninger om disse, er alt blevet gjort for at finde rede paa deres adresse, men som følge af den sædvanlige skik blandt hidindvandrede normænd og svensker, især af den sjøfarende klasse, at forandre sit navn har det ofte været vanskeligt, ja undertiden ganske umuligt at faa dem opstøgt.

Ved konsulatet paamønstredes med norske skibe 40 sjømænd, hvoraf 21 normænd, 13 svensker og 6 udlændinge, afmønstredes 37, hvoraf 29 nor-

mænd, 6 svensker og 2 udlændinge. De rømtes antal udgjorde 9, nemlig 4 normænd, 3 svensker og 2 udlændinge. Med svenske fartøier paamønstredes 21 mand, hvoraf 7 normænd, og afmønstredes 18, hvoraf 5 normænd. Af hjemsendte beløb falder £ 119. 10. 0 paa norske og £ 71. 5. 0 paa svenske sjømænd.

Newcastle N. S. W.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul R. Alan Wallace.

I det forløbne aar arbejdedes der uden afbrydelse i kulgruberne, hvoraf der blev udvundet 3 259 708 tons smaa og stor kul til en værdi af £ 1 005 420. 0. 0 eller en forøgelse mod forrige aars produktion af 167 434 tons. I de første maaaneder af aaret mærkedes nogen uvished med hensyn til arbejdets fortsættelse paa grund af meningsforskjel om klausulerne i den af regjeringen vedtagne veiningslov, men lidt føielighed paa begge kanter gjorde, at arbeidet kunde fortsættes uden at stanse, og skjønt endel af gruberne for en tid stod stille under opførelsen af de veiemaskiner, som krævedes efter den nye lov, var der dog ingen almindelig stansning af arbeidet.

Handelen paa udlandet holdt sig vel oppe. Der er en mærkbar nedgang i exporten til kaliforniske havne, men dette er i de sidste maaaneder af aaret blevet udjævnet ved en forøget efterspørgsel efter kul i Honolulu, og nogen nedgang i handelen med denne havn ventes ikke. Handelen med Sydamerikas vestkyst har været regelmæssig, men kulfragterne har naaet en saadan høide, at udskiberne har været nødt til at indskrænke sig til kun at dække de mest trængende behov. Forretningerne med interkoloniale havne har hele aaret igjennem været livlig og ser ikke ud til at ville aftage. Victoria er fremdeles den største konsument, dernæst kommer Sydaustralien og New Zealand.

Den oversjøiske handel i kul foregaar næsten udelukkende i seilskibe, der gaar til Kalifornien eller Sydamerikas vestkyst og England, saaledes at, naar fragterne er høie nok til at friste skibene til at gaa i andre retninger, saaledes som tilfældet har været i den største del af det forløbne aar, lider havnen her under mangel paa tonnage til at bringe vort produkt til det nævnte marked, og dette er en af de vigtigste grunde til, at udbyttet af produktionen ikke er steget end yderligere. Krigen mellem de forenede stater og Spanien skabte et behov for kul baade i Honolulu og Manila; men ved fiendtlighedernes ophør stansede efterspørgselen for sidstnævnte havns vedkommende, og i den seneste tid har skibningerne været meget moderate. Den nu paagaende krig i Sydafrika har hidraget til at aflede en hel del dampskibstonnage, som under almindelige omstændigheder vilde have lastet her. Der har været stadig efterspørgsel efter tonnage for kulladninger til sydafrikanske havne, men skibsrederne har forlangt saa overdrevent høie fragter, at det har udelukket enhver mulighed for at gjøre forretninger.

Prisen for kul angives nu til 8 sh. for store og 4 sh. for smaa, men dette har kun været undtagelser, og 7 sh. kan betragtes som gjængs pris for store og 4 sh. for smaa kul. Efter sidstnævnte er der altid god efterspørgsel i kolonierne.

Hvad de andre næringsveie angaar, har de fleste af dem i mere eller mindre grad lidt under det tørre veir, der herskede næsten uden ophør hele aaret igjennem; landmændene har arbeidet under de største vanskeligheder, og tabet af kvæg og faar paa mange af stationerne i det indre har været meget føleligt. Handelen med uld, smør, frosset kjød og levende kvæg har lidt herunder, og saalænge tørken holder sig, vil priserne for kvæg og kvægavlsprodukter holde sig paa et standpunkt, der vil forhindre enhver fremgang i disse næringsveie.

Af k ø k e s er der i aarets løb exporteret 15 271 tønns anslaaet til en værdi af £ 18 538. 0. 0, hvilket udgjør en forøgelse af 4 112 tons mod foregaaende aar. Prisen holder sig som tidligere i 25 sh. pr. ton f. o. b.

Exporten af uld beløb sig til 32 604 baller anslaaet til en værdi af £ 490 962. 0. 0; dette viser en meget betydelig nedgang og vil være et føleligt tab for distriktet. I den største del af aaret led hjorderne meget af mangel paa føde, og tusinder af faar døde heraf. I de to sidste maaneder var der taalelig nedbør, hvilket forbedrede stillingen noget.

F r o s s e t k j ø d. Tørkens virkninger er meget iøjnefaldende, naar man betragter opgaverne fra det australske frysekompagni, som udviser en nedgang af næsten 50 pct. mod forrige aars virksomhed. I maanederne august, september og oktober var driften indstillet, da det var umuligt at opdrive kvæg og faar. Udførselen af levende kvæg var stanset i den største del af aaret.

Ogsaa s m ø r produktionen led under det tørre veir; den samlede tilvirkning fra de vigtigste meierier i distriktet udgjorde ialt 1 747 200 lbs. til en anslaaet værdi af £ 73 100. 0. 0. Heraf er 331 520 lbs. exporteret til engelske og andre udenlandske markeder.

T ø m m e r. Efterspørgselen efter australske „hardwoods“ har været meget livlig; særlig har New Zealand været en god kunde. En stor mængde tungt tømmer har været benyttet til havnearbejder her samt til jernbaneanlæg i det indre; der er opnaaet gode priser, og det er ikke rimeligt, at efterspørgselen vil aftage.

F r a g t e r n e - baade paa udlandet og i den interkoloniale fart har holdt sig høie hele aaret igjennem, og hele perioden har været karakteriseret ved stor knaphed paa tonnage. Skibsrederne har næsten kunnet sætte, hvilke betingelser de vilde, ved befragtninger. Da saa mange dampskibe fandt beskæftigelse i fart paa Sydafrika, gik raterne for seilskibe betydelig op, og det ser ikke ud til, at der paa nogen tid vil blive nogen nedgang heri.

Der er gjort god fremgang med udvidelsen af bølgebryderne ved indløbet til havnen, ligesom ogsaa med arbeidet paa det indre bassin, hvor man nu har fuldført en betydelig del af de kaianlæg, der udfordres. Antallet af ankomne seil- og dampskibe i aaret var 1 273 dr. 1 707 108 tons.

Brisbane.

Aårsberetning for 1899 fra vicekonsul A. J. Carter.

Trods den politiske uro og uvisheden med hensyn til det endelige resultat af føderationen og trods tørken, som haardt har rammet de vestlige distrikter og

indvikret paa produktionen af hovedeæportartiklerne, har dog kolonien stadig gjort fremskridt. Importen beløb sig i 1899 til en værdi af £ 6 618 548. 0. 0. mod £ 5 879 731. 0. 0 i 1898 og exporten til £ 11 040 042. 0. 0 mod £ 10 078 722. 0. 0 i 1898. Forøgelsen i exportværdien skyldes næsten ganske produkter af kvægavlens saasom huder, talg, præserveret og frosset kjød og skriver sig snarere fra stigning i priserne end fra øget produktion. Værdien af sukker viser en stor nedgang, da tørken har skadet sukkerrørets vækst. I værdien af exporteret guld er der derimod en ringe forøgelse.

Værdien af kvægavlsprodukter var: Uld £ 3 402 274. 0. 0. Kjød £ 1 445 145. 0. 0. Huder og skind £ 678 627. Talg £ 468 829. 0. 0.

Regjeringens bestræbelser for at frembringe en tættere bebyggelse af landet paagaar fremdeles, og der er atter indkjøbt endel store eiendomme, der er udparcelleret og solgt til smaa gaardbrugere paa lempelige vilkaar og lang betalingstid. Det hele areal af land under dyrkning i 1898 var 409 287 acres. Det med hvede og mais tilsaaede land er gaaet tilbage, derimod har dyrkningen af sukkerrør tiltaget. Kolonien maa udvide sin dyrkning af hvede betydelig, før den kan brødføde sig.

Dyrkningen af ris, arrow-root, bananer og andre frugter viser betydelig fremgang, men der er tilbagegang i kaffe, bomuld og tobak.

Udførselen af guld beløb sig i 1898 til en værdi af £ 2 914 628. 0. 0 mod £ 2 855 780. 0. 0 i 1897, og opgaven for 1899 vil blive endnu bedre. Arbeidet med aabningen af kobberfelterne gaar raskt, og der er bygget en egen jernbane dertil, medens andre er planlagte. Naar disse er fuldførte, vil udvindingen af kobber blive meget betydelig. Driften af andre metal- samt mineralgruber foregaar fremdeles med mere eller mindre tilfredsstillende resultat.

I industrien har der været en betydelig forøgelse i antallet af fabrikker og af de deri beskæftigede personer.

Den direkte indførsel fra Norge og Sverige her til landet er praktisk talt lig nul. Ikke et eneste skib er ankommet i de sidste 18 maaneder. Alle artikler af norsk og svensk tilvirkning, der rækker hidud, er omladede fra andre kolonier og beløb sig i 1898 til en værdi af ca. £ 18 000. 0. 0, hvoraf flødeseparatorer og prøvere til en værdi af £ 11 023. 0. 0, trykpapir £ 4 117. 0. 0, kondenseret melk £ 511. 0. 0, tjære £ 415. 0. 0, isenkram £ 418. 0. 0, sardiner £ 341. 0. 0, saltet fisk £ 332. 0. 0, sild £ 155. 0. 0, søm £ 247. 0. 0; resten udgjordes af maskiner, redskaber, planker, olie, beg, harpix etc.

Emigranter fra Norge og Sverige samt Finland ankommer stadig, og konsulatet har adskilligt arbeide med at søge at skaffe dem beskæftigelse, besvare deres breve og befordre de fra udlandet til dem ankommande breve til deres adresse. Størsteparten af dem faar snart arbeide paa gaardene eller i smørfabrikkerne.

New York.

Skrivelse fra konsulatet i New York til indredepartementet af

27de februar 1900.

Man tillader sig herved at meddele, at the United States Treasury Department ifølge en under 2den november f. a. og 12te dennes afgiven fortolkning af immigrationsloven har forordnet, at enhver fører af til amerikansk havn ankommende fartøj skal fremlægge fortegnelse, som for immigranter foreskreven, over „Stowaways“, personer, der arbejder for sin reise til amerikansk havn, og overhovedet over alle ombordværende personer, som ikke bona fide tilhører besætningen, idet disse bliver at anse som immigranter, — og at skibsførere skal fremstille saadan person før afmønstring for den i havnen ansatte „Superintendent of Immigration“, der har at afgjøre, hvorvidt han i overensstemmelse med immigrationslovens forskrifter kan tillades at opholde sig i landet eller ikke. Negtes saadan tilladelse ham, maa fartøjet ved dets afgang fra havnen medtage ham og bestride alle de ved hans midlertidige ophold her forvoldte udgifter. Forbliver han her, har fartøjet at erlægge den for immigranter foreskrevne, saakaldte „headtax“ af \$ 1.00.

For overtrædelse af immigrationslovene kan skibsfører straffes med mulkt af op til \$ 1 000.00 eller fængselsstraf.

Indhold: Königsberg s. 69. — New York s. 112. — Rio de Janeiro s. 78. — Sydney, N. S. W. s. 101. — Indberetning fra konsulatstipendiat dr. juris Einar Einarsen s. 49.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 3.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Indberetning

fra minister i særskilt sendelse til Kina og Japan, Ove Gude.

I.

De forenede rigers diplomatiske repræsentation i Østasien.

De forenede rigers nuværende diplomatiske repræsentation i Østasien indskrænker sig, som bekjendt, dertil, at den hollandske gesandt i Tokio varetager vore landes interesser i Japan. I Kina eksisterer der intet saadant forhold. Naar diplomatisk aktion har været nødvendig i det himmelske rige, er enten de forenede rigers generalkonsul i Shanghai bleven udrustet med diplomatisk rang i egenskab af minister ad hoc, eller ogsaa er den engelske eller amerikanske gesandt bleven bemyndiget til at optræde paa vore vegne. Især har dette været tilfældet med den amerikanske gesandt. Da nemlig de fleste af de svenske og norske missionærer i Kina er ansat i de amerikanske missionsselskabers tjeneste, er det en naturlig sag, at ogsaa de paa grund af disse missionærers ophold i Kina foranledigede reklamationer fremstilledes af den magts repræsentant, under hvis beskyttelse de nævnte selskaber staar.

Spørgsmaalet om, hvorvidt denne vor repræsentation er tilstrækkelig for at gjøre vore konsulers virksomhed fuldt effektiv eller iøvrigt, i andre end rent konsulære anliggender, beskytte de forenede rigers interesser, maa efter min formening besvares benegtende. For Kinas vedkommende, hvor vi ingen permanent repræsentation har havt, falder dette af sig selv. For Japans vedkommende, hvor vi har været repræsenterede af de hollandske gesandter, er svaret ikke saa ubetinget selvsagt. Det har her været afhængigt af de forskellige gesandters personlighed samt af deres vilje og eyne til at varetage vore interesser. Vore baade sjøfarts- og handelsinteresser i Japan har lige til de sidste tider ogsaa været forholdsvis saa ubetydelige, at en repræsentation ved en fremmed magts gesandt kunde synes tilstrækkelig. Men nu, da vor sjøfart har taget et saadant opsving, vor handel delvis har gjort det samme og synes at ville kunne udvikle sig hurtigt under tilstrækkelig beskyttelse og vejledning, nu kan en saadan repræsentation ikke længere ansees for tilstrækkelig, uanseet at vi i den nuværende hollandske gesandt har en ualmindelig samvittighedsfuld og interesseret repræsentant. Og endnu mindre kan vi vente, at os noget kraftigt arbejde af repræsentanten for et fremmed land for

opnaaelsen af det maal, vi bør sætte os, nemlig en større deltagelse fra vore landes side i den sig raskt udviklende østasiatiske handel. Dertil fordrer et initiativ, der kun kan findes hos den, der arbejder i sit eget lands interesse, og dertil kræves absolut kundskab saavel til hjemlandenes industri og handels- og sjøfartsforholde som til deres lovgivning og sprog. Alle disse momenter savnes hos den fremmede repræsentant og kan ikke findes hos ham trods den bedste vilje.

En anden sag er, at i de fleste tilfælde, hvor vor repræsentant hidindtil er optraadt som beskytter af vore interesser, nemlig i reklamationssager fra kapteiner eller redere af norske skibe, der paa en eller anden maade har lidt overlast, han fyldestgørende har kunnet varetage deres interesser. I de rent konsulære spørgsmaal har han naturligvis ogsaa med støtte af konsulatforordningens og den almindelige internationale rets bestemmelser effektivt kunnet vejlede konsulerne. Vanskeligere, om ikke ofte rent ud umuligt, har det været for ham, saasnart konsulerne har henvendt sig til ham for at erholde instruktioner i jurisdiktionssager, merkantile og sjøfartsspørgsmaal, der skulde afgjøres. Mangelen paa kjendskab til vor lovgivning i disse sager har gjort det til en ren umulighed at behandle dem efter svensk eller norsk ret, og resultatet er da bleven det, at sagerne saavel formelt som reelt er bleven afgjort efter hollandsk ret. Nogen større skade er sandsynligvis ikke opstaaet herigjennem — men hverken er det opbyggeligt for vore landsmænd derude at vide, at deres interesser ikke kan vente eventuelt at nyde beskyttelse af og blive bedømte efter svensk og norsk ret, ei heller bidrager dette forhold til at hæve vore landes prestige i et land, hvor vor sjøfart allerede har opnaaet en saa respektabel og respekteret stilling. Det er klart, at et særskilt udsendt gesandtskab ikke vil have nogen større vanskelighed ved at mestre disse opgaver, endskjønt det for Kinas vedkommende, hvor den konsulære jurisdiktion jo endnu i mange aar maa opretholdes, vil møde den vanskelighed, hvormed jo konsulerne i første haand vil have at kæmpe, nemlig at der endnu ikke er udfærdiget regler for, hvorledes den konsulære jurisdiktion skal udføres af vore konsulere i de lande, hvor den endnu bestaar. I Japan, hvor den konsulære jurisdiktion er ophørt ved traktaternes ikrafttræden, vil denne vanskelighed nu ophøre, men følgen af, at samtlige vore interesser nu er undergivne japanske domstoles afgjørelse, vil ganske utvilsomt i mange tilfælde give anledning til reklamationer og øge gesandtskabets arbejde i væsentlig grad.

Efter den erfaring, jeg har vundet ved mine reiser i Japan og Kina og ved mine mange og indgaaende samtaler med mine diplomatiske kolleger om disse ting, er jeg af den mening, at særskilt udsendte gesandtskaber saavel til Kina som til Japan er en nødvendighed, hvis vi fra vore staters side vil gjøre, hvad der kan gøres, for at beskytte vor allerede eksisterende betydelige sjøfart og for at fremme udviklingen af vore handelsforbindelser paa disse fjerne markeder, hvor alle exporterende lande nu synes at løbe om kap for at komme først og erobre sig en plads. Jeg antager, at man med sikkerhed kan sige, at de pekuniære ofre, de forenede riger herved paalægger sig, iuden faa aar vil være betalte.

Men ogsaa den rent politiske side af saadanne gesandtskabers virksomhed maa ikke ladēs ud af betragtning. Det maa derved erindres, at de politiske

tilstande i østen efter den japansk-kinesiske krig spiller den allerstørste rolle ved bestemmelsen af stormagternes stilling til hinanden indbyrdes. Den mindste fordel vunden af den ene magt vækker de andres misundelse, og der er fuldt op af tændstof til en europæisk krig. Det vil derfor altid være af vigtighed at have en observationspost derude, der kan holde regjeringen à jour med hændelserne og i tide varsle kommende uveir.

For konsulernes effektive virksomhed er det aldeles nødvendigt, at de i landets hovedstad, regjeringens sæde, har en energisk talsmand, der i alle tilfælde af konflikter med underordnede lokale embedsmænd eller krænkelser af vore landsmænds rettigheder kan yde konsulerne den støtte, som kun en med diplomatisk rang udstyret repræsentant kan give.

Her maa specielt gjøres opmærksom paa, at enhver europæisk konsuls reklamation eller protest mod kinesiske embedsmænds optræden af vedkommende gesandt foredrages for et raad, sammensat af samtlige i Peking akkrediterede gesandter, og først efter dettes beslutning og af dets præsæs indgives til Tsungli-Yamen. Enhver vil lettelig indse, hvor ganske anderledes en saadan sag vil gestalte sig, naar den indbringes og støttes af en egen gesandt, end naar den foredrages — saasom hidtil er skeet — af præsæs paa derom skeet anmeldelse fra vedkommende konsul.

Ligeledes vil en saadan repræsentant, der daglig staar i personlig berørelse med regjeringens medlemmer og de ledende kredse, ogsaa i rent økonomiske spørgsmaal have let for at kunne give de værdifuldeste vink for vor export. Alle projekterede større offentlige arbejder, hvortil der behøves europæisk materiel eller maskiner, saasom jernbane- og havneanlæg, begyndende grubedrift, leverancer til hærens og flaadens arsenaler m. m., vil altid først planlægges og derefter besluttes af vedkommende myndigheder i hovedstaden. En der ansat gesandt vil lettelig allerede paa et tidligt stadium kunne faa besked herom og i tide forberede vor industris deltagelse i saadanne leverancer.

Naar jeg nu i ærbødighed principielt foreslaar, at midler søges bevilget til oprettelse af gesandtskaber saavel i Kina som i Japan, saa er det, som ovenfor antydtes, ikke saa meget, fordi jeg anser oprettelsen af disse poster for nødvendig til beskyttelse af vor handel og sjøfart, saaledes som disses udvikling for øieblikket er, hvilket ialfald for Japans vedkommende skulde kunne møde ikke uberettigede indvendinger, men det er saa meget desto mere med den udsigt for øie, at oprettelsen af disse poster paa det allerkraftigste vilde komme til at bidrage til udvidelsen og befæstningen af vore handels- og sjøfartsforhold i Østasien. Vi maa i saa henseende se hen til, hvad f. ex. Tyskland har udrettet paa relativt faa aar. Jeg har paa forskellige steder i de kommercielle dele af min ærbødige rapport paavist dette, og kan her kun henvise dertil. Men der er ingen, der har fulgt den tyske handels og sjøfarts udvikling i østen, der er i tvil om, at dens raske vækst i en ganske væsentlig grad skyldes den energiske beskyttelse, den tyske regjering har ydet den gennem sine diplomatiske og konsulære embedsmænd.

For det tilfælde, at de bevilgende myndigheder skulde finde de med oprettelsen af 30 nye gesandtskaber forbundne omkostninger for høie, og herved

maa tages i betragtning, at der i Peking maa bygges et eget gesandtskabs-hotel, og at det samme muligvis maa ske ogsaa i Tokio, hvor ialfald for øieblikket ikke findes et passende hus tilleie, staar der endnu to alternativer tilbage, mellem hvilke der skulde kunne vælges.

Det første er, at der udnævnes en gesandt akkrediteret saavel hos den kinesiske keiser som hos mikadoen med residens enten i Peking eller i Tokio.

Det andet er, at der oprettes et nyt gesandtskab i Peking, og at vor nuværende diplomatiske repræsentation i Japan ved den hollandske gesandt bibeholdes.

Det første af disse alternativer, eller at tilsætte en gesandt i Peking, der paa samme tid skulde være akkrediteret i Tokio, kan jeg ikke tilraade. Først og fremst mødte jeg en bestemt modvilje mod en saadan plan fra saavel den kinesiske som den japanske regjerings side. Udenrigsministeren i Tokio sagde mig saaledes, da jeg nævnte muligheden af en saadan plans gennemførelse, at man naturligvis ikke vilde modsætte sig den, men at man inderligt ønskede at se vor naadige konge og hans lande repræsenteret i Japan, hvor vor skibsfart allerede spillede en saadan rolle, og hvor han var sikker paa, at ogsaa handelsforbindelserne vilde udvides betydeligt. Noget lignende blev der sagt mig af Li-Hung-Chang i Tsungli-Yamen. Den eneste europæiske magt, der har forsøgt experimentet, er Østerrig-Ungarn, der havde en gesandt i Tokio, der tillige var akkrediteret i Peking. Men uholdbarheden af dette system viste sig snart, og nu har den nyudnævnte østerrigsk-ungarske minister holdt sit indtog i Peking, hvor tomt er kjøbt og bygning af gesandtskabshotel paa gaar.

En minister med en saadan dobbeltstilling skulde nemlig faktisk blot kunne være til nytte i det ene land, hvori han for tilfældet opholdt sig. Om han ansattes med fast residens i Tokio, hvilket af klimatiske og andre humanitære grunde vilde være det rimeligste, vilde hans ophold i Peking naturligvis kun blive af aller kortest mulige beskaffenhed og indtræffe sjeldnere og sjeldnere, saaledes som tilfældet var med den østerrigsk-ungarske gesandt, der fandt Peking et saa lidet indbydende opholdssted (og vistnok med rette), at han, efter at have afgivet sine akkreditivbreve ved sin tiltrædelse, foretrak aldrig at vende tilbage. Noget bedre vilde det maaske gaa, ifald gesandstens faste residens blev Peking, idet enhver der bosat minister vilde anse et aarligt besøg paa nogle maaneder i Japan som en yderst velkommen rekreation.

Men, som oven sagt, vilde den i Peking eller i Tokio siddende gesandt praktisk talt ikke kunne udrette stort i det land, hvor han for tilfældet ikke befandt sig. Blot den omstændighed, at posten mellem Tokio og Peking tager mindst 14 dage, er et bevis for, hvor liden forbindelse der kan være mellem disse to hovedstæder.

Hvis man tænker sig den bedst mulige anvendelse af dette alternativ, nemlig at gesanden ansattes med fast residens i Peking og med forpligtelse til at opholde sig visse tider, f. ex. 3 à 4 maaneder, i Japan, saa vilde man ikke kunne bibeholde den nu stadigt tilstedeværende om end fremmede repræ-

sentation, som vi dog nu har ved den hollandske gesandt, og det er af alle disse grunde, at jeg subsidiært ærbødigt vover at foreslaa:

at der oprettes et nyt gesandtskab i Peking, og

at samtidig indtil videre vore landes interesser fremdeles varetages af den hollandske gesandt i Japan.

Herved vil nemlig opnaaes, dels at vi faar et effektivt gesandtskab i Peking for det uhyre kinesiske rige, dels at vi i Japan har en stadig tilstedeværende om end fremmed minister, der i de ofte nok hastigt paakommende tilfælde kan støtte vore konsuler og vore landes interesser i almindelighed. Man maa derhos erindre, at, hvis mit ærbødige forslag til oprettelse af fagkonsulater i Kobe og Nagasaki bifaldes, gesanden i alle for ham tvilsomme spørgsmaal, der angaar svenske og norske forhold eller lovgivning vil have en udmærket kilde til kundskab og forstaaelse af de forekommende sager i disse konsulers tilstedeværelse. Han vil til enhver tid kunne indhente deres udtalelser og med de i Japan herskende udmærkede post-, telegraf- og reiseforbindelser altid kunne kommunikere let og hurtigt med dem.

At, naar der skal vælges mellem Japan og Kina som stedet for oprettelsen af et nyt gesandtskab, det sidstnævnte land maa gives fortrinet, er utvilsomt. For det første, fordi, som allerede i mine kommercielle rapporter udviklet, Kina med sine 430 000 000 mennesker hyder et ganske andet marked end Japan med sine kun 42 000 000. For det andet, fordi dette kinesiske marked dag for dag aabnes mere og mere for europæisk handel, medens Japan, hvis samtlige havne vistnok efter traktaterne ogsaa er aabnede for denne handel, dog i alle sine bestræbelser gaar i retning af at gjøre sig saa frit som muligt fra ethvert afhængighedsforhold til Europa saavel i kommerciel som industriel henseende. Desuden er en kraftig beskyttelse af vore saavel handels- som sjøfartsinteresser mere paakrævet i Kina med dets halvbarbariske tilstande end i Japan, hvor dog tilstanden mere og mere nærmer sig den europæiske norm, om der end i flere henseender behøves kraftig beskyttelse ogsaa der.

Naar jeg i det følgende gaar over til at opsætte en beregning over de med indkjøb af tomt og bygning af et eget gesandtskabshotel i Peking forbundne omkostninger samt over de aflønninger, der maatte fastsættes for gesandterne og legationssekretærer m. fl., maa det erindres, at denne beregning er opgjort efter 1897 aars økonomiske forhold, hvor 1 haikwan tael repræsenterede en værdi af 2 shilling 7 pence og 1 japanesisk yen 1 shilling $\frac{3}{4}$ pence engelsk mynt. De angivne værdier for taels kan komme til snart at undergaa forandringer efter fluktuationerne i sølvkursen. Yen vil vel, efterat guldmyntfoden er indført i Japan, beholde sin værdi temmelig uforandret for det første.

K i n a .

Beregning over omkostninger ved indkjøb af tomt og bygning af et eget gesandtskabshotel i Peking.

Man kan vistnok uden at behøve at frygte for at gjøre sig skyldig i nogen overdrivelse sige, at Peking er den af verdens hovedstæder, der byder den fremmede diplomat det mindst mulige af behageligheder og det mest mulige af ubehageligheder. Gaderne, der, naar det regner, er belagt med fodhøit smuds og, naar det er tørt, af lige høit støv, er i grunden ikke andet end en tusindaarig labyrint af kloaker, der aldrig rengjøres, og hvor bogstavelig talt alt affald, tørt og fugtigt, fra husene udtømmes. Den heraf fremkaldte stank er da ogsaa udbredt over hele den mægtige stad og hviler, selv om man efter nogen tid kan vænne sig til den, som et stadigt ubehageligt tryk paa europæeren. Gesandtskaberne har faaet sig anvist en gade, hvor tomter oplødes for dem til bygning af huse og anlæg af haver. I disse, af høie mure omgivne huse og haver, er europæeren nødt til at leve. At gaa ude er selv for herrer ikke behageligt, for damer næsten umuligt. Det eneste, man kan gjøre, er at ride eller lade sig bære i bærstol, hvilket sidste dog er en kostbar fornøjelse. At kjøre i de kinesiske kjærrer er en saadan fysisk tortur, at den, som engang har forsøgt det, vistnok ikke uden den største nødvendighed atter indlader sig paa at tage sæde i dette klassiske kjøretøi. Enhver europæisk bygget vogn vilde ved det første forsøg paa at overvinde de pekingske gaders utrolige vanskeligheder og overraskelser i form af dybe huller og mægtige løsrevne stene opløse sig i sine enkelte bestanddele. Der findes da heller ikke et europæisk kjøretøi i hele Peking.

Befolkningen i Peking har oftere og senest nu i 1898 vist sig meget fiendtlig mod europæerne. Det er derfor nødvendigt, at gesandtskaberne holder sammen og ligger saa nære hinanden, at der kan være en mulighed for det keiserlige politi, i forening med gesandtskabernes egne portvogtere og betjening iøvrigt, at beskytte dem. Det er med andre ord nødvendigt at have gesandtskabet i selve legationsgaden eller iallefald paa en tomt stødende op til den. Der er endnu nogle faa tomter i denne del af staden, der kunde faaes, ifald anbud snart kunde ske.

Naar man til, hvad ovenfor er sagt, lægger den omstændighed, at diplomaten her befinder sig saa at sige i verdens yderste afkrog, uendeligt langt borte fra al den komfort, behagelighed og afveksling, som livet i Europa byder ved alle moderne indretninger, ved videnskab, kunst og musik, saa vil vistnok enhver indse, at det i det mindste er nødvendigt, at der bydes ham et vel indrettet hus med saa meget terræn, at have kan anlægges, hvori han kan leve med familie. Saa er da ogsaa gjort af samtlige europæiske nationer, som holder sendebud der, samt af Nordamerikas forenede stater. De europæiske stater, der ikke er diplomatisk repræsenterede, er Danmark, Grækenland, Tyrkiet og Balkanstaterne. England, Tyskland, Frankrige, Italien og Spanien har alle storartede bygninger med vakre, parklignende haver til. De os i økonomisk evne nærmestkommende stater, Belgien og Holland, har nys bygget sine gesandtskabshoteller, og jeg tillader mig derfor for sammenligningens skyld at hidsætte en beregning af omkostningerne ved indkjøb af tomt og opbygning af huse for disse gesandtskaber.

Belgien.

Da det viste sig umuligt at faa leiet et passende hus for det belgiske gesandtskab, besluttede parlamentet i 1878 at købe grund og bygge et gesandtskabshotel i Peking og bevilgede til dette øiemed en sum af 90 000 francs, der siden blev forhøiet med yderligere 5 000 francs.

Efter lange og besværlige underhandlinger — thi det er forbundet med ikke faa vanskeligheder at finde og at erhverve passende tomt og hus til et gesandtskab i Peking — lykkedes det den belgiske Chargé d'Affaires at erhverve den tomt, hvor nu gesandtskabet befinder sig. Tomten er 60 950 eng. kvadratfod og den blev kjøbt for en sum af 7 500 hkw. taels. En tael var dengang værd francs 5.60; indkjøbssummen udgjorde saaledes francs 43 500.

Resten af de bevilgede penge blev anvendt paa følgende maade:

Kjøb af de paa tomten staaende bygninger, som nu udgjør ministerens bolig, rekonstruktion af disse bygningers façader, indsættelse af nye gulve, lofte, døre, vinduer, forbindelse mellem de forskjellige huse gennem overbyggede gange etc., alt for et beløb af 5 500 taels	francs 31 900
Nybygning af hus for legationssekretæren i europæisk stil og af nye materialier 3 400 taels	„ 19 600
Tomtens pris 7 500 taels	„ 43 500
Summa	francs 95 000

I 1897, da en tael ligesom i aar ikke var værd mere end francs 3.00, skulde hele affæren ikke have kostet mere end francs 49 200. Dog maa herved bemærkes, at om end kursen for taels for øieblikket er fordelagtig, saa er priserne paa tomter stegne ganske betydeligt efter aabningen af jernbanen Peking—Tientsin, og de vil nødvendigvis stige aar for aar. Man maa heller ikke lukke øinene for den omstændighed, at med bygningen og aabningen af den nye bane Peking—Hankow vil hovedstaden bringes i direkte og hurtig forbindelse med landets rige midtre og sydlige dele, handelsrørrelsen vil tiltage, og befolkningen, især den europæiske del af samme, vil stadig vokse. I samme forhold, som dette sker, vil ogsaa tomterne tiltage i værdi. Især vil dette være tilfældet i den del af byen, hvori gesandtskaberne ligger, og hvor de indflyttende europæere selvfølgelig søger hen.

Derimod vil priserne for opførelse af nye bygninger; reparationer og deslige vistnok falde billigere nu, end dengang det belgiske gesandtskabshotel byggedes, idet en tael stadig er en tael for den kinesiske arbejdsmand, om end dens værdi paa verdensmarkedet ikke er stort mere end halvdelen af, hvad den var i 1887.

Holland.

Det hollandske gesandtskab var ligetil den nuværende minister hr. Knobels udnævnelse for to aar siden logeret i nogle høist utilfredsstillende kinesiske

huse langt borte fra de øvrige gesandtskaber. Denne tingenes tilstand viste sig dog uholdbar i længden, og den nye energiske minister fik da sat igjennem, at der skulde kjøbes grund og bygges hus. Han var saa heldig at faa en tomt ved selve legationsgaden og erhvervede denne med paastaende kinesiske bygninger for en sum af taels 9 000 (1 tael = 4 frcs. dengang) frcs. 36 000	
En del af de gamle smaa og ubrugelige kinesiske huse paa tomten nedreves, og nyt hus opbyggedes i europæisk stil for	
taels 5 000	20 000
hertil anvendtes fra Europa bragte materialier saasom maling,	
laase etc. til et beløb af	3 000
Summa frcs. 59 000	

Herved maa bemærkes, at materialierne af de nedrevne kinesiske huse saasom teglsten etc. benyttedes til opbyggelsen af det nye hus til en værdi af 2 000 taels, saa at man egentlig kan sige, at tomten kostede 7 000 taels og nybygningen 7 000 taels. Slutsummen for baade tomt og nybygning bliver derved dog den samme, nemlig taels 14 000.

Den samme bemærkning, som gjordes ved omtalen af den belgiske legation, maa ogsaa anføres her, nemlig at tomter stadig stiger i pris, medens maaske arbejdspriserne vil holde sig uforandrede og derfor, saa længe sølvkursen er saa lav som nu, være billigere end før, det vil sige, arbeidet vil betales med lige stort antal taels, enten denne i verdenshandelen er værd 5,4 eller som nu blot 3 francs.

Paa det hollandske gesandtskabs tomt staar endnu tilbage 3 à 4 kinesiske mindre bygninger, der benyttes til midlertidige boliger for sekretærer og tjenerskabet. Den paatænkte høist nødvendige reparation af disse bygninger er dog endnu ikke udført, og slutsummen for det hele færdige gesandtskabslokale maa derfor forhøjes med et beløb af antagelig godt et par tusind taels, saa at det kommer til at udgjøre 65 000 francs istedetfor som ovenfor angivet 59 000.

Jeg undersøgte under mit ophold i Peking muligheden af at faa opdrevet en tomt ved eller i nærheden af legationsgaden. Der var en passende tomt næsten lige overfor det italienske gesandtskab, der kunde erholdes for taels 10 000. Nu er den antagelig steget i pris. Dernæst var der i nærheden af det østerrigsk-ungarske gesandtskab en tomt tilbage, hvis pris det dog ikke var muligt at faa vide. Den var mindre end den østerrigsk-ungarske, der var bleven betalt med taels 23 000, hvilket, da en tael, dengang denne tomt kjøbtes, var værd 3.50, svarer til en sum af francs 80 500.

Man kan af de to ovenanførte eksempler af nybygninger af gesandtskabs-hoteller gjøre sig et begreb om, hvad erhvervelse af tomt og opbyggelse af hus skulde koste.

Om man tager prisstigningen paa tomter med i beregningen, skulde en tomt kunne erhverves for taels 12 000*) frcs. 36 000
samt hus bygges for taels 8 000 „ 24 000

Summa frcs. 60 000

*) 1 tael beregnet lig frcs. 3.00.

Da det er sandsynligt, at adskilligt materiale er bleven dyrere, og der ogsaa er en mulighed for, at sølvkursen atter kan komme til at stige, vilde jeg anse en bevilgning af 60 000 kroner engang for alle til dette øiemed for passende. Der maa nemlig derhos altid beregnes noget mere end de nøgne summer her ovenfor givne, idet nedrivning af gamle kinesiske rønner, der ofte bedækker hele tomten, samt anlæg af den aldeles nødvendige have maa tages med i betragtning.

Gesandtskabets personale og aflønninger.

De eiendommelige forhold, der saavel i social som særlig i sproglig henseende gjør sig gjældende i Kina som i Japan, bevirker, at ogsaa gesandtskabernes personale der maa faa en anden sammensætning end i andre hovedstæder. Omgangen med de kinesiske myndigheder kræver et indgaaende studium af deres sædvaner og anskuelser. Den bedste sag kan her fordærvs gennem en ringe formfeil, og da saagodtsom ingen kinesisk statsmand eller embedsmand kan andet sprog end sit eget, maa alle samtaler føres ved hjælp af tolk. Samtlige meddelelser til Tsungli-Yamen, som det kollektive raad, der behandler de udenrigske spørgsmaal, kaldes, maa ledsages af en kinesisk oversættelse. Denne oversættelse er dog ikke som en almindelig oversættelse som f. ex. fra fransk til engelsk eller hvilketsomhelst andet europæisk sprog *à. v. s.* saa vidt muligt ordret, men det er en fuldstændig omsætning af den europæiske tankegang i dokumentet til den tilsvarende kinesiske tankegang, der som oftest betinger helt forskellige udtryk og vendinger. For at kunne udføre et saadant arbejde med paalidelighed fordres et meget indgaaende kjendskab til det kinesiske skriftsprogs forskellige eiendommelige udtryksmaader, og et saadant kjendskab erhverves ikke uden et forudgaaende mangeaarigt studium. Den engelske legation, der er den komplettest udstyrede, har saaledes en saakaldt kinesisk sekretær (en i kinesisk sprog fuldstændig uddannet engelskmand), der har sit fuldstændige kontor under sig, hvori der arbeides af en saakaldt 2den kinesisk sekretær og 4 à 6 tolkelever, der, medens de uddanner sig i det kinesiske sprog, ogsaa arbejder som attachéer paa dette kontor, og sluttelig 2 eller 3 kinesiske skrivere. Denne 1ste kinesiske sekretær er høit lønnet og rangerer næst efter ministeren. Han afholder examen over tolkeleverne, naar disse har afsluttet sine studier, der i almindelighed tager 3 à 4 aar. Foruden dette kinesiske kontor findes der 2 à 3 legationssekretærer, der arbejder med korrespondancen med „Foreign Office“ og de under gesandtskabet lydende konsuler.

Paa lignende maade er arbeidet fordelt ved de øvrige stormagters gesandtskaber.

Hvad der dog nærmest skulde kunne tjene os til eksempel, er naturligvis den ordning, der er gennemført hos de med os mere ligestillede stater som Belgiens og Hollands gesandtskaber.

Belgien har saaledes en legationssekretær, der er fuldstændig uddannet som kinesisk tolk med 11 000 francs i aflønning og desforuden 6 000 francs til kinesisk skriverhjælp.

Holland har indtil videre maattet nøie sig med som legationssekretær og tolk at benytte den ældste af de to gesandtskabet tildelte tolk-elever (konsulats-aspiranter) med en aflønning af 10 000 francs. Den anden har 6 000 francs, hvorhos der er bevilget 1 000 francs til en almindelig kinesisk skriver. Ministeren har dog nu foreslaaet oprettelse af en fast legationssekretærpost og forhøielse af bidraget til kinesisk skriverhjælp, da fuldt paa-lidelige folk vanskelig kan faaes hertil for de bevilgede 1 000 francs.

Hollænderne har saaledes forstaaet, at der for et effektivt arbejde ved legationen fordres en legationssekretær, tolkelever, der erholder statsunderstøttelse i form af ovennævnte aflønninger mod løfte efter vel afsluttede studier at blive ansat som konsulatsekretærer, vicekonsuler og eventuelt konsuler i Kina. Om nogen af dem særskilt skulde egne sig dertil, er der heller ikke noget iveien for, at han ansættes som legationssekretær ved gesandtskabet — dog uden rettighed at forlange forfremmelse.

Dette er den vei, som det forekommer mig bør følges ogsaa af de forenede riger, hvis vi tænker paa at indrette en virkelig praktisk og effektiv diplomatisk og konsulær repræsentation i Kina. Det samme gjælder for Japan. Vi vilde ved at attachere unge mennesker paa denne maade som tolk-elever uden store omkostninger ved gesandtskaberne opdrage en klasse embedsmænd, der ved senere fast ansættelse ved gesandtskaberne og konsulaterne vil kunne være af den største nytte. Det maa da paaligge gesandten og eventuelt legationssekretæren at vaage over, at deres studier drives med alvor og kraft. Ligesom ved de øvrige gesandtskaber maatte de være berettigede til at bære konsulatuniform (hos os altsaa enten vicekonsuls-uniform eller en særskilt konsulatsekretæruniform, der maatte bestemmes). Dette er nødvendigt, for at de kan ledsage ministeren ved alle officielle leiligheder, hvorpaa der i Orienten lægges megen vægt.

Gesandtskabshotellet maa nødvendigvis bygges saaledes, at der er en bolig for en muligens gift legationssekretær og rum for 2 tolk-elever. Hvis dette fra begyndelsen tages med i beregningen, vil omkostningerne ved hotellets bygning ikke væsentlig forøges og vil vistnok kunne udføres for den i ovenstaaende beregning anførte sum.

Jeg vover derfor i ærbødighed at foreslaa:

1) at der bevilges løn for en legationssekretær 10 000 kroner (med fri bolig i gesandtskabshotellet), dog uden rettighed til kost ved ministerens bord eller indemnitet herfor;

2) at der foreløbig bevilges 6 000 kroner til en tolkelev, der har rettighed til fri bolig i gesandtskabshotellet, men ikke til kost.

Senerehen maatte der da ogsaa bevilges samme beløb til en 2den tolkelev, der kunde rykke op i den førstes plads, naar denne var udlært og kanske havde erholdt en anden post.

Der er blot en mening blandt de fremmede repræsentanter saavel i Kina som i Japan om den absolute nødvendighed af at have sine egne tolke, d. v. s. tolke af den nationalitet, som gesandtskabet tilhører. Det er en

umulighed for en fremmed minister at føre en officiel samtale med de kinesiske eller japanske ministre med udsigt til noget sikkert resultat uden at benytte sig af sin egen tolk. Først og fremst, fordi han aldrig kan være sikker paa eller ialfald ikke kan kontrollere, om det, der siges ham af en fremmed tolk, er overensstemmende med, hvad vedkommende minister har sagt eller om det, han selv siger, bliver rigtigt gjengivet, dernæst fordi han i huset maa have nogen, der altid er tilstede og øieblikkelig kan oversætte og besvare kommunikationer fra vedkommende kinesiske eller japanske ministerium eller fra hoffet. Alle ministre har da ogsaa sine egne tolke, og at bryde med denne regel vilde hos saavel kineserne og japanerne som hos kollegerne vække en for vedkommende minister yderst ubehagelig opmærksomhed. En anden sag er naturligvis, at man til en begyndelse maa hjælpe sig, som man bedst kan, d. v. s. midlertidig antage en fremmed tolk, til man kan faa oplært sin egen.

Vistnok er Peking et billigt levested i saa henseende, at de varer, som kan erholdes i landet, er billige, men man maa ikke forglemme, at der er mangfoldige ting, der maa tages fra Europa, og som naturligvis falder meget dyre paa grund af den lange transport. Kjød, fjærkræ, vildt, ris, grønsager og the er de eneste produkter af landet, der kan nydes af europæere, alt andet saasom vin, smør, kondenseret melk, likører, kaffe, konserver etc. maa indføres og forarsager, at livet dog bliver dyrt. Vistnok er ogsaa tjenere relativt billige, men da der behøves saa mange flere end i Europa, bliver heller ikke dette nogen fordel. Paa grund af gadernes ufremkommelighed tilfods eller tilvogns maa altid et større antal heste holdes saavel til herskabet som til tjenerskabet. Der er mange krav, som saaledes stilles til en minister i Peking i henseende til, hvorledes hans husstand skal være, og til hans ydre optræden i det hele. Den absolute afskaarethed fra den ydre verden og anden omgang gjør ogsaa, at omgangen mellem de i Peking ansatte diplomater er meget livlig. En følge heraf er større udgifter til selskabelig repræsentation m. m.

Østerige-Ungarn aflønner sin gesandt med 28 000 floriner = ca. 60 000 francs, hele gesandtskabets budget er beregnet til 46 300 floriner, deri altsaa iberegnet 1 legationssekretær og 2 tolkelevers aflønning.

Spanien giver sin minister 53 000 francs, de øvrige stormagter, med undtagelse af Italien, der for øieblikket kun giver 42 000 francs, betaler sine gesandter langt højere beløb.

Belgien aflønner sin gesandt med 43 000 francs, hvori er indbefattet kontorbidrag 2 000 francs og særskilt anslag til rekreationsreiser om sommeren 3 000 francs. Til kinesisk skriverhjælp er der bevilget 6 000 francs, hvoraf sikkerligen de 4 000 tilfalder ministeren, hvis hele indtægt saaledes kan regnes til 47 000 francs.

Holland har hidindtil bevilget sin minister 30 000 francs om aaret, men da denne sum har vist sig utilstrækkelig, skal der fremlægges forslag til forhøjelse.

Jeg vover ærbødigst at foreslaa, at der til en svensk og norsk minister i Peking bevilges en gave af 36 000 kroner. Jeg tror, at under nuværende

forhold denne sum vil være tilstrækkelig for værdigt at repræsentere de forenede riger og give nogen erstatning for de mange savn og klimatiske ubehageligheder, en diplomat paa denne post altid vil være udsat for. Naar man derhos tager i betragtning, at man i disse egne stadigt er udsat for at angribes af en af de mange livsfarlige sygdomme, at der i Peking blot findes en europæisk læge (ansat ved det franske gesandtskab) og intet apothek, vil vist enhver indrømme, at det ikke er formeget forlangt, at den mand, der paatager sig dette embede, i det mindste ikke skal være nødt til at studere paa, hvorledes han skal faa gagen til at strække til. Med den nu foreslaaede gage tror jeg, som oven sagt, at han vil kunne udfylde sin plads uden økonomiske sorger, men heller ikke mere.

Ligesom der til konsulernes aflønninger altid er beregnet et særskilt anslag til kinesisk skriver, saa bør ogsaa til gesandtskabets budget føies de nødvendige midler til saadan hjælp med samme beløb som til konsulerne eller 1 000 kroner.

Efter disse mine oven fremsatte forslag vilde altsaa gesandtskabet i Pekings budget stille sig saaledes:

1)	Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire løn	kr.	36 000
2)	Legationssekretærens do.	-	10 000
3)	Tolkelevens do.	-	6 000
4)	Anslag til kinesisk skriver	-	1 000

Summa anslag for gesandtskabet kr. 53 000

Japan.

Naar jeg i den første del af denne rapport med forslag til vor diplomatiske repræsentation i Østasien har fremholdt det som en mulighed, at der ogsaa maatte bygges et eget gesandtskabshotel i Tokio, beroede dette paa det faktum, at der under mit ophold i Tokio virkelig ikke fandtes et hus, der passende skulde kunne kjøbes eller leies til dette brug. Stormagterne har alle enten bygget selv eller kjøbt færdige huse, Belgien har leiet paa længere tid et smukt hus, og Holland har en fordelagtig leiekontrakt om det af dets gesandtskab beboede hus. Der byggedes imidlertid meget, saa at udsigterne til at kunne faa et hus i 1898 eller 1899 saa ud til at kunne blive bedre. Da derhos fluktuationerne i priser paa tomter, bygningsmateriale og arbeide var store og fremdeles ventedes at undergaa forandringer i den nærmeste fremtid, vilde det have været til liden nytte at udarbeide en beregning over omkostningerne ved erhvervelse af tomt og opbygning af gesandtskabshotel, baseret paa de daværende priser. Jeg maa derfor tilraade for det tilfælde, at der bevilges gage til en minister i Japan, at afvente hans indberetning angaaende husspørgsmaalet. Det er, som sagt, sandsynligt, at der til den tid vil forefindes flere nybygninger, der kan faaes tilleie.

De grunde, der gjør det tvingende nødvendigt at oie eget gesandtskabshotel i Peking, foreligger ikke i Tokio. Man er ikke der henvist til at leve i sit indelukke, man kan færdes overalt tilfods, tilhest og tilvogns, jernbaner og store luxuriøse hoteller findes, befolkningen er ikke ilde-

sindet og halvbarbarisk som i Peking, og livet er i det hele taget langt behageligere end i Kinas hovedstad. Klimatet er — om end meget varmt om sommeren — dog sundt og behageligt, adgangen til gode hoteller til sommerophold i bjergene er særdeles let. En minister, som kommer didud, kan til at begynde med tage ind paa det store Imperial hotel og se sig om efter bolig eller eventuelt indgive forslag til nybygning.

Gesandtskabets personale og aflønninger.

Angaaende grundene for gesandtskabspersonalets sammensætning, nødvendigheden af en legationssekretær, der helst bør være opdraget som tolk, den deraf følgende nødvendighed at ansætte en eller med tiden to tolkelever, kan jeg henvise til den redegjørelse, jeg har givet under behandlingen af gesandtskabet i Kina. De samme vanskeligheder i henseende til sproget gjælder ogsaa her, den samme læretid er nødvendig ogsaa for japanske tolke. I det hele taget er jo forholdene i Japan betydelig behageligere for den fremmede diplomat, men de samme fordringer i henseende til ydre optræden, tjenerskab etc. stilles ogsaa her. Levnetsmidlerne staar noget høiere i pris i Japan og tjenerlønnen ligesaa, dog ikke mere, end at jeg anser, at omtrent lige aflønning for gesandten som den i Kina foreslaaede ogsaa her vil være tilstrækkelig. Ifald gesandtskabshotel bygges, vilde jeg anse 30 000 kroner aarlig gage for tilstrækkelig, da det maa erindres, at ministeren her ikke behøver at gjøre lange reiser for om sommeren at komme til et rekreationssted. Han har saadanne steder i Japan blot en dagsreise op i bjergene, hvorimod ministeren i Kina sædvanligvis er nødt til at reise lige til Japan for under et par maaneder at styrke sig og flygte fra det umulige sommerklima i Peking. Vistnok drager nogle diplomater ogsaa i Peking op i de nærliggende bjerge, hvor de bor i templer, som kan leies, men dels er disse allerede alle paa forhaand optagne, og bekvemmelighederne dersteds er yderst utilfredsstillende, dels er dette kun en nødressurs for et aar, det næste aar drager de fleste dog af nødvendighed over havet.

Bygges der imidlertid ikke eget hus, som jeg altsaa i nuværende stund anser for det rimeligste, maa jeg fastholde, at 36 000 kroner ogsaa her vil være det mest passende beløb, da de ministre, som er aflønnede med mindre, stadigt klager over deres altfor utilstrækkelige aflønning, og det med rette.

Til sammenligning meddeler jeg herved nogle af de i Tokio akkrediterede sendebuds aflønninger.

Nordamerikas Forenede Stater:

Gesandten	12 000	am. gulddollars	=	44 760	kr.
1ste legationssekretær . .	2 625	-	—	=	9 791
2den do.	1 800	-	—	=	6 714
Tolksekretær	2 500	-	—	=	9 325
Anslag til kontoromkostninger	2 000	-	—	=	7 460
Grundleie af huset . . .	200	-	—	=	746

Summa 21 125 am. gulddollars = 78 796 kr.

Kontorbidraget fordeles paa følgende poster:

Skriverhjælp	400	§ guld
Japansk skriver	300	—
2 bud og portvagt	300	—
Belysning af hus og kontorer	180	—
Opvarmning	80	—

Summa 1 260 § guld

Restbeløbet anvendes til trykning, lokalpost og telegramudgifter, mindre-reparationer og diverse.

Fri bolig for gesandten og 1ste legationssekretær.

Spanien:

Gesandten	50 000	francs (pesetas)	=	36 000	kr.
1ste legationssekretær	15 000	—	—	=	10 800 -
2den do.	8 000	—	—	=	5 760 -
1 militærattaché	20 500	—	—	=	14 760 -
1 marineattaché	20 500	—	—	=	14 760 -
1 tolk	3 000	—	—	=	2 160 -

Summa 117 000 francs (pesetas) = 84 240 kr.

Jeg foreslaar ærbødigst, at der til et svensk og norsk gesandtskab i Tokio bevilges til

1 Envoyé Extr. et Min. Plénip.	kr.	36 000
1 legationssekretær	-	10 000
1 tolkelev	-	6 000
1 japansk skriver	-	1 000

Summa kr. 53 000

I tilfælde, at ikke bolig kan beredes legationssekretæren og tolkeleven i ministerhotellet, bør erstatning for bolig bevilges dem efter derom af gesandten indgivet forslag.

Under rubriken „Konsulernes reisegodtgjørelse“ vil man finde priserne for reisen ud til Kina og Japan. Ifald lønnen udbetales fra den dag, ministeren forlader Europa, behøves naturligvis ingen videre udlæg for reisen end selve billetten at medregnes. Herved maa dog bemærkes, at hvis ministeren har familie, godtgjørelse beregnes for samtlige familiens medlemmer og et tjenestetjyende.

II.

De forenede rigers konsulære repræsentation i Østasien.

Spørgsmaalet om, hvorvidt oprettelsen af et særskilt konsulatkorps maa ansees nødvendigt for at beskytte de forenede rigers interesser i Japan og Kina, maa for at kunne besvares fyldestgørende betragtes fra tre væsentlig forskellige sider af den konsulære virksomhed i disse lande. Den maa sees fra handelens, fra søfartens og fra jurisdiktionens side.

Om man ser hen til den rolle, en konsul kan spille med hensyn til udviklingen af de forenede rigers handel, er det indlysende, hvor stor forskjel der her er paa saavel evnen som viljen til at tjene dette formaal hos et særskilt konsulatkorps og et konsulatkorps, der i første haand tjener sit eget land og først i anden haand de forenede riger. Mangelen paa evne hos sidstnævnte kommer tildels af mangel paa kundskab. En fremmed magts konsulære tjenestemænd kan ikke ventes at sidde inde med det kjendskab til de forenede rigers produktion og til de forskellige varers egenskaber, der skulde gjøre dem egnede til konkurrence med andre landes produkter paa det specielle marked, konsulerne er satte til at vogte over og granske. Selv med den bedste vilje vil de i almindelighed dog ikke have evnen til at give de fyldestgørende oplysninger angaaende de muligheder, det fremmede marked frembyder, der ofte maa til for at vejlede den hjemlige produktion til frembringelse af konkurrencedygtige artikler. De vil være for optaget af det samme arbejde i sit eget lands interesse. Mangel paa kjendskab til de skandinaviske sprog, handelskoutumer og arbejdsmetoder kommer desuden som hindrende egenskaber; og selv om evnen skulde være tilstede hos mangan en af disse for varetagelsen af de forenede rigers interesser antagne fremmede konsulatembedsmænd, vil det ofte rentud skorte dem paa vilje. Dette i alle tilfælde, hvor vore rigers interesser kommer i konflikt med hans eget lands interesser. Hans pligt simpelt hen forbyder ham at varetage vore interesser paa bekostning af hans eget lands, om han er „Consul missus“ for dette land, og hans vilje vil i almindelighed være bunden ved samme hensyn selv hos en „Consul electus“ af en fremmed nationalitet. Hos denne træder ogsaa ofte varetagelsen af hans egne forretninger hindrende iveien for hans virksomhed som repræsentant for vore lande. Især i Østasien gjælder dette, hvor alle leverancer til offentlige indretninger foregaar ved licitation. Der indbydes til indgivelse af „tenders“, anbud paa et vist kvantum af en vis vare. Ifald konsulens eget firma handler med denne vare, vil han i sin egen interesse vel vogte sig for at øge antallet af konkurrenter ved at underrette vore producenter om en saadan anledning til afsætning. Dette vil fra handelens standpunkt være den største indvending mod ansættelsen af personer til konsuler, der enten i egenskab af „Consules missi“ for sit eget lands vedkommende eller som kjøbmænd for sin egen virksomheds vedkommende kan komme i konflikt med en faglig og effektiv udøven af den konsulære virksomhed for vore lande.

Fra søfartens side er der ogsaa al grund til at ønske oprettelsen af et særskilt konsulatkorps. Fra alle kapteiner, jeg har mødt paa min reise i østen, hører jeg det samme. De ønsker ikke mange konsulater, men at de,

der ansees nødvendige, besættes med skandinaver og da helst af specielt udsendte konsulter. Her spiller sprog og kjendskab til vore sjøfartsforhold den største rolle. En fremmed konsul, især hvis han er et andet lands „Consul missus“, kan vistnok udføre de almindeligt forekommende konsulatforretninger saasom ind- og udklarerlinger, af- og paamønstringer o. s. v. fyldestgjørende, men spørgsmaalet bliver et andet, saasnart det dreier sig om konsulens optræden som skibsfartens repræsentant ligeoverfor de lokale myndigheder, der i de mange tilfælde, der her kan opstaa gennem misforstaaelser og gennem de lavere lokale autoriteters, især politiets, ofte brutale og hensynsløse opførsel kan blive nødvendig. Her fordres for en fyldestgjørende repræsentation mere, end der kan forlanges af en fremmed magts repræsentant, først og fremst kjendskab til vore sprog og vore sjømænds forhold, der kan give ham et klart begreb om den foreliggende sags betydning og vigtighed, troværdigheden af kapteins eller besætnings forklaring. Gjælder dette for en fremmed „Consul missus“, gjælder det naturligvis i endnu højere grad om en fremmed „Consul electus“, der jo, foruden at savne kundskab i sjøret, aldrig vil have samme autoritet ligeoverfor de lokale myndigheder som en udsendt konsul. Dette er et moment af stor vigtighed i østen, hvor intet embede, der ikke er udrustet med fuld officiel autoritet, respekteres. Og „Consules electi“ paa et sted, hvor der ellers findes „Consules missi“ nyder her ikke den autoritet, som i mange tilfælde er nødvendig og i alle tilfælde ønskelig.

Konkurrencen spiller ogsaa for sjøfartens vedkommende en ikke ubetydelig rolle. Det er klart, at i tilfælde, hvor en fremmed magts „Consul missus“ kan lade sit eget lands skibe nyde godt af en eller anden fordel fremfor vore skibe, er det hans pligt som sit lands repræsentant først og fremst at lade denne fordel tilflyde førstnævnte. En kjøbmands-konsul igjen, der i almindelighed selv er befragter, ofte agent for et af de store japanske eller kinesiske dampskibsselskaber, undertiden selv reder, staar atter ligeoverfor spørgsmaalet om pligt eller egen interesse, og det er ikke tvilsomt, at vægtskaalen vil hælde i den retning, der er den fordelagtigste for vedkommende. Men hermed er ikke vore rederier tjente.

Om man ser spørgsmaalet om fordelene ved særskilt konsulkorps i sammenligning med repræsentation ved fremmede enten „Consules missi“ eller „electi“ fra jurisdiktionens side, vil disse fordele endnu mere springe i øinene. Det maa erindres, at konsulerne i disse lande har fuld domsmyndighed i alle sager, der rører deres respektive landes undersaatter, saavel dem imellem som i forhold til andre europæere og til de indfødte japanere og kinesere. Det er simpelthen en umulighed for en udlænding, selv om han er consul missus og muligens jurist, at kunne dømme efter svensk eller norsk ret, i hvilken han mangler endog den allertarveligste kundskab. Naar hertil kommer vanskeligheden for mange af vore sjøfolk ved at udtrykke sig paa et fremmed sprog, saa er det klart, at vore landsmænd uden sagkyndig egen repræsentation og domsmyndighed befinder sig i en meget ufordelagtig stilling sammenlignet med andre landes undersaatter. Dette er af den aller største betydning for vor sjøfart og for landsmænd, der har bosat sig eller tænker paa at bosætte sig i disse fjerne lande. Det har da ogsaa allerede i mange tilfælde vist sig, at vanskeligheder er opstaaede af denne grund.

Det kunde for mangen en synes, som om denne betragtning for fremtiden kun skulde gjælde for Kinas vedkommende, hvor den konsulære juris-

diktation naturligvis endnu i uoverseelige tider maa blive bestaaende, men ikke for Japan, hvor denne jurisdiktion skal ophøre fra de nye traktaters ikrafttræden i 1899. Jeg skal i saa henseende faa citere en udtalelse — i et brev, som jeg siden under „Nagasaki“ tillader mig at indtage i sin helhed — af vor repræsentant, den tyske konsul Müller Beck i Nagasaki, en mand af stor erfaring og anerkjendt dygtighed. Han siger i sin skrivelse til det kgl. udenrigsdepartement af 8de januar 1897 blandt andet følgende, der viser, dels hvad slags sager der i den sidste tid er forekommet i Nagasaki, dels hans opfatning af stillingen i Japan med hensyn til jurisdiktionen efter traktaternes ikrafttræden:

„Da de fleste nordmænd kun taler ufuldkomment engelsk, og de fremmede konsuler, der forestaar de svensk-norske konsulater, ikke forstaa norsk, lider de norske interesser meget ved denne omstændighed. Dette uheldige forhold gjør sig især gjældende ved alle jurisdiktionelle anliggender. I forrige aar indførtes i dette konsulates matrikel for norske statsborgere 4 nordmænd, og allerede har der været indbragt forskellige klager for konsulatet.

Disse sager har dog dels kunnet afgjøres ved mindelig overenskomst uden retsafgjørelse, dels er de blevne afviste. De angik betaling af udestaaende fordringer, fordringer paa løn, stridigheder over en leiekontrakt og en anklage for tyveri.“

„En straffesag mod en svenske for overfald paa sin styrmand blev overgivet til konsulatet i Kobe til videre behandling. Videre blev der udfærdiget 2 arrestordres mod 2 rømte matroser.“

„Ogsaa i det forløbne aar foraarsagede det norske dampskib „Freyas“ kollision med en japanesisk damper her paa havnen mange forhandlinger, ligesom konsulatet fremdeles var sysselsat med „Skarpsno“-affæren.“

„Efter min ringe formening vil ophævelsen af den konsulære jurisdiktion sommeren 1899 i henseende til konsulernes virksomhed kun forøge deres arbejde, da allerede blot paa grund af de stridende parters ubekjendtskab til hverandres sprog talrige differencer og misforstaaelser maa opstaa, og her taler — naar bortsees fra nogle af præfekturets embedsmænd — de japanesiske embedsmænd, hvis de overhovedet taler noget fremmed sprog, kun et høist ufuldkomment engelsk.“

„I særdeleshed i sjøfartssager kan man med sikkerhed imødesee mange reklamationer, da der for øieblikket ikke bestaar noget havnereglement, og der ikke findes nogen havnemester. Men heri turde der indtræde en forandring efter 1899. De med et havnereglement forbundne straffe vil da uden tvil give de til fuld ankerfrihed vant skippere anledning til klager o. s. v. De japanesiske told- og politiembedsmænds anmassende optræden og deres tilbøjelighed til altid at fremstille den ubetydeligste forgaagelse som noget rigtig slemt, vil ogsaa ofte give konsulerne anledning til at optræde i den roligt tænkende formidlers rolle. „Skarpsno“-sagen beviser paa det klareste, hvorledes ogsaa norske interesser kan udsættes for at blive truet.“

Jeg maa fuldstændig slutte mig til disse udtalelser. Ophævelsen af den konsulære jurisdiktion i Japan vil, iallefald i den første menneskealder, ikke

medføre nogen forringelse af de tilfælde, hvori en konsul maa optræde som mægler og forklarer mellem stridende parter, men tvertom forøge dem.

Men hertil fordres særskilt udsendte konsulere og helst saadanne med juridisk uddannelse. Til Kina, hvor konsulen naarsomhelst kan komme til at optræde som dommer, burde der aldrig sendes andre end juridisk uddannede konsulere.

Jeg maa derfor i sin almindelighed absolut anbefale, at der til Japan udsendes særskilt svenske og norske konsulere istedetfor de fremmede, dels „Consules missi“ dels „electi“, der nu repræsenterer vore landes interesser derude.*)

For Kinas vedkommende maa jeg anbefale udsendelsen af flere fagkonsulere end den ene, vi nu har i Shanghai.

Japan.

I dette land er vi hidindtil blevet repræsenterede af de hollandske konsulere. Dette er endnu tilfældet for Yokohamas vedkommende, hvor Holland siden et par aar tilbage er bleven repræsenteret ved en udsendt fag-(vice)-konsul, nu hr. van Reüss. Derimod har kjøbmandskonsulen hr. Braess i Kobe og den tyske konsul Müller Beck ophørt at være hollandske konsulere. I Kobe er de hollandske interesser blevne betroede til den russiske, i Nagasaki til den franske konsul. I Kobe ansaa hollænderne det for nødvendigt, i mangel af en særskilt udsendt konsul, iallefald at repræsenteres af en fremmed „Consul missus“, og den russiske konsul overtog hvervet. Imidlertid erklærede saavel den russiske konsul i Kobe som den franske i Nagasaki, at de umuligt kunde paatage sig ogsaa de svenske og norske interesser, da deres ordentlige udførelse vilde kræve for megen tid. Følgen heraf var, at hr. Braess i Kobe og konsul Müller Beck i Nagasaki fremdeles repræsenterer Sverige og Norge. Begge har imidlertid, hr. Müller Beck gjentagende skriftlig, hr. Braess for mig mundtlig, erklæret, at dette kun sker midlertidigt og i forventning om snart at se posterne fast besatte med udsendte fagkonsulere, som de begge anser for aldeles nødvendige.

At en saadan uheldig tingenes tilstand ikke kan fortsættes, vil være indlysende, og af min foregaaende udvikling af spørgsmaalet vil det følge, at selv om man paa de pladser, hvor vi hidindtil har været repræsenterede, skulde kunne finde personer, der som „Consules electi“ eller kjøbmandskonsulere skulde være passende og villige til at overtage hvervet som vore repræsentanter, maa jeg paa det bestemteste fraraade, at saadanne personer vælges. Selv om en af de paa disse steder etablerede fremmede fagkonsulere

*) Naar jeg fra denne almindelige betragtning har gjort en undtagelse for Yokohamas vedkommende, er dette skeet af specielle grunde, der vil findes under den specielle redegørelse for forholdene i denne stad.

skulde være villig til at overtage hvervet, kunde jeg ikke i vor handel og skibsfarts interesse tilraade at benytte os udelukkende deraf.

De aabne havne, i hvilke der nu kan blive spørgsmaal om at ansætte konsuler, er: Kobe, Yokohama, Nagasaki og Hakodate. Nijgata har for liden betydning til at komme i betragtning, hvorimod det kan være værdt at tage under overveielse, hvorvidt Tamsui paa Formosa ikke bør gjøres til en station for en konsul.

K o b e .

Naar jeg i mit forslag til en egen konsulær repræsentation for de forenede riger i Japan nævner Kobe først og som den vigtigste plads og foreslaar oprettelsen af et generalkonsulat for hele Japan der, sker det af følgende grunde:

Det er allerede under min redegjørelse for Japans handel nævnt, at Kobe i sammenligning med Yokohama, der er det eneste sted, som i denne henseende skulde kunne gjøre det rangen stridig, er gaaet fremad med kjæmpe-skridt og allerede, hvad indførselen af fremmede varer angaar, har overfløiet sin rival. Det er ind- og udførselshavn for de store og rige industribyer Osaka og Kyoto og vil stige i betydning, efter hvert som disse byers industri-tiltager, og efterhvert som behovet af europæiske varer øges. Naar Yokohamas export endnu (1896) viser større tal (yen: 61 696 108) end Kobes og Osakas (41 459 141), har dette forhold sin grund i den store silkeexport derfra, som dog ikke er af interesse for os. Hvorledes Kobe er gaaet fremad i import i sammenligning med Yokohama, vil sees af følgende tabel:

	Indførselens værdi i yen.				
	1875.	1885.	1890.	1895.	1896.
Kobe og Osaka . . .	5 726 797	8 525 146	35 381 585	65 612 293	86 760 383
Yokohama . . .	21 953 909	18 630 379	40 603 546	56 062 560	72 803 799

Ligesom Kobe saaledes er centret for Japans import og den naturlige exporthavn for de store industrier, saaledes er det ogsaa nu centret for skibsfarten paa Japan. I 1895 faldt paa Kobe og Osakas del $36\frac{1}{2}$ procent af de til hele Japan ankomne fartøier mod $18\frac{1}{2}$ procent paa Yokohamas. Af den samlede drægtighed kom der $37\frac{1}{2}$ procent paa førstnævnte mod 21 procent paa sidstnævnte sted. I 1896 indkom der (i første indklarerings) til Kobe og Osaka 497 fartøier fra udlandet med en drægtighed af 665 876 tons, til Yokohama 299 med 514 952 tons. Tilsvarende tal for 1895 for Kobe og Osaka 358 fartøier med 452 365 tons, for Yokohama 249 fartøier med 420 252 tons, viser forøgelsen i 1896.

Forholdet mellem de forskellige staters deltagelse i skibsfarten paa Kobe viser følgende tabel over fartøier ankomne did under aar 1895.

	Dampskibe.		Seilfartøier.		Sum.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Britiske	691	1 355 687	11	20 524	702	1 376 211
Tyske	185	194 702	2	2 720	187	197 422
Franske	53	112 022	—	—	53	112 022
Japanesiske	116	85 269	—	—	116	85 269
Norske	80	66 502	—	—	80	66 502
Forenede staters . .	14	35 911	13	20 676	27	56 587
Østerrigske	12	30 532	—	—	12	30 532
Hollandske	10	9 658	—	—	10	9 658
Koreanske	20	7 321	2	84	22	7 405
Spanske	5	2 982	—	—	5	2 982
Danske	2	1 536	—	—	2	1 536
Hawaiiske	—	—	4	768	4	768
Nikaraguanske . . .	—	—	1	447	1	447
Russiske	1	190	3	229	4	419
	1 189	1 902 312	36	45 448	1 225	1 947 760

At Frankrige gaar forud for Japan og Norge i tonnage, er begrundet i de store oceandampere, der gaar i fast rute (Messageries Maritimes).

I 1896 gik antallet af norske skibe, der indklareredes til Kobe ned til 71 dampskibe med 54 000 tons drægtighed og i 1897 til 41 dampskibe med 37 717 tons. Den store tonnage i 1895 og 1896 var begrundet i det høje fragtmærked- under og efter krigen med Kina, medens aaret 1897 vel mere repræsenterer den normale tingenes tilstand. Til Yokohama indkom der i aarene 1895, 96 og 97 respektive 9, 17 og 19 norske dampskibe samt i 1895 1 svensk dampskib. Det vil altsaa sees, at selv i 1897, hvor den norske dampskibsflaade gik ned til det halve af, hvad den repræsenterede i 1895, var den dog dobbelt saa stor som i Yokohama.

Konkurrancen med de engelske, tyske og japanske fartøier er stor, og et vaagent øie og en energisk kraft er nødvendig for at varetage vor skibsfarts interesse paa dette vigtige sted.

Men desuden er der en yderst vigtig grund til at vælge Kobe som sæde for en generalkonsul for Japan: dets beliggenhed i centret mellem de tre vigtige byer Yokohama og hovedstaden Tokio i øst og Nagasaki i sydvest. Ifald vi faar en diplomatisk egen repræsentation i Tokio og faar konsulere paa begge de andre nævnte steder, vil generalkonsulen i Kobe altid være istand til inden kort tid at kunne begive sig til hvilket som helst af disse steder. Jernbaneforbindelser med Yokohama og Tokio giver ham anledning til paa ca. 16 timer at begive sig did. Jernbanen til Nagasaki vil sandsynligvis være tilendebragt i en meget nær fremtid, og med dampskib kommer man allerede nu paa halvanden dag fra Kobe til Nagasaki. Der vil saaledes ikke existere nogen vanskelighed for den vordende generalkonsul ved i paakommende vigtigere tilfælde personlig at kunne konferere med ministeren i Tokio og konsulerne i Yokohama og Nagasaki og eventuelt gribe virksomt ind.

Om der paa denne plads sættes en erfaren og energisk mand, vil han være istand til, med de udmærkede post- og telegraforbindelser, som nu eksisterer i Japan, ikke blot at følge udviklingen af handel og industri over hele landet, men ogsaa at kunne støtte sjøfartens interesser med hele vægten af den autoritet, hans stilling giver ham.

Som handelen, industrien og sjøfarten mere og mere koncentrerer sig om Kobe, bliver ogsaa konkurrencen mellem de forskellige landes deltagelse større og større netop paa denne plads. Endskjønt den engelske indflydelse endnu er overveiende ogsaa her, begynder dog tyskerne i de fleste brancher at gjøre sig stærkt gjældende, og dette netop i retninger, hvor vore interesser skulde kunne gjøre sig mere gjældende end de uheldigvis endnu har gjort. Der er en stor import af jern og staal og — om end de svenske jern- og staalprodukter endnu kun har fundet liden indgang paa grund af deres for gode kvalitet og høie pris — saa er det dog absolut ingen umulighed at tænke sig vort marked udvidet, hvis vi vilde rette vor produktion noget mere efter det her stedfindende behov. Der kan heller ikke være nogen tvil om, at japaneserne med tiden vil lære at sætte pris paa bedre vare, og at markedet da vil aabne sig. Forsendelse af en prøvesending af svenske jern- og staalprodukter, spiger og værktøi til handelsmuseet i Osaka vil anbefale sig som et nyttigt middel til at vise, hvad der præsteres hos os i den retning. Jeg besøgte dette museum, og direktøren erklærede sig yderst villig til at tage imod og fordelagtigt udstille artikler, der tilsendtes ham. Det samme turde gjælde andre artikler fra vore lande som prøver af vor træindustri, træmasse og papir.

Andre landes konsuler i Kobe. Storbritannien, Tyskland, Nordamerikas forenede stater og Kina holder egne fagkonsuler i Kobe. Den engelske konsul repræsenterer ogsaa Østerrige-Ungarn, den tyske Italien; Rusland, Frankrige og Spanien holder fagkonsuler, der dog kun har titel af vicekonsuler. Den russiske repræsenterer siden 1897 ogsaa Holland, den franske Portugal.

Kjøbmandskonsuler repræsenterer Sverige og Norge, Danmark, Belgien, Peru og Hawaji.

At ikke nævnte stormagter har generalkonsuler i Kobe, kommer dels af den grund, at endel af deres diplomatiske repræsentanter (saaledes for Englands, Italiens og Spaniens vedkommende) tillige er generalkonsuler for Japan, dels deraf, at ordningen af deres konsulære repræsentation var afgjort, inden Kobe var vokset op til den betydning, det nu har og fremdeles vil faa. Jeg har gjentagende af erfarne kolleger i Tokio faaet fuld tilslutning til planen om i saa henseende at lægge hovedvægten paa Kobe.

A fl ø n n i n g. Hvad fastsættelsen af aflønningen for en generalkonsul betræffer, kommer flere momenter i betragtning. Det kan vistnok siges, at det er forholdsvis billigt at leve i Kobe som i Japans øvrige større byer, idet saavel husleie som de fleste nødvendige varer, som kjød, fisk, ris, the etc. er billigere end i Europa, men det maa derved ikke lades ud af betragtning, dels at priserne paa disse varer og især paa husleie er i stadigt stigende, dels at priserne paa alle indførte varer, der kræves i en europæisk husholdning, er betydelig dyrere.

Dernæst maa der lægges mærke til, at en fagkonsuls stilling i social henseende er en anden i østen, end den er i Europa. Faktisk repræsenterer konsulen herude statens saavel udøvende som administrative magt. Han er dommer og politichef, ingen retstvist kan løses uden at ty til hans afgjørelse, intet salg eller køb kan afsluttes gyldigt uden hans mellemkomst, ingen arv tiltrædes, intet ægteskab afsluttes, uden at det sker under hans opsyn og registrering. Landets indbyggere ser op til ham som den, der repræsenterer europæisk statsmagt og ret, og europæerne ser hen til ham som deres naturlige forsvar og værge i alle spørgsmaal, der angaar beskyttelse af deres og families personer, eiendom og interesser. Følgen er, at der ogsaa fordres mere af dem i retning af ydre optræden og repræsentation, end hvad der fordres af en fagkonsul i Europa, og der maa en vis ydre optræden til for at vedligeholde stillingens autoritet.

Yderligere er en konsul herude nødt til at leve paa samme fod som sine kolleger. Fælles interesser at holde oppe lige overfor de indfødte myndigheder og den fælles optræden som konsuler-korps gjør, at konsulerne i disse lande stadig holder og maa holde forbindelsen mellem hinanden oppe, og den deraf følgende sociale omgang gjør, at en konsul, der er daarlig aflønnet og ikke kan leve paa lige fod med kollegerne, snart taber sin indflydelse.

Til sammenligning anføres her nogle af de fremmede konsulers aflønninger.

Den engelske generalkonsul i Yokohama har 1 000 £ = 25 000 frcs. den engelske konsul i Kobe 900 £ = 22 500 frcs., begge dog vel at mærke med frit hus.

Den tyske konsul i Kobe har 18 000 mark = 22 500 frcs. pr. aar og frit hus.

Den spanske generalkonsul i Yokohama har 20 000 guld pesetas = 20 000 frcs. (noget mindre paa grund af den lave kurs paa pesetas) alt i alt, fordelt i 7 500 i personlig gage, 7 500 i repræsentationspenge og 5 000 i kontoranslag uden redegjørelsespligt. Konsulen i Kobe paa samme maade tilsammen 13 000 pesetas.

Den belgiske konsul i Yokohama har 17 000 frcs. pr. aar samt alle indtægter af expeditonsafgifter, der ofte ved salg og køb af hus ved belgiske undersøatter gaar op til høie beløb. Dog ansees hans aflønning for utilstrækkelig efter den stærke øgning af priserne paa alle livsfornødenheder og skal med det første forhøies.

Endelig har den hollandske vicekonsul i Yokohama, der er den daarligst aflønnede, 6 000 fl. = 12 000 frcs., men forslag er oppe til forhøining af dette beløb, der har vist sig absolut utilstrækkeligt.

Jeg anser, at et beløb af 17 000 kroner pr. aar uden kontorbidrag, men med rettighed til indtil videre at beholde konsulatafgifterne, der i 1897 gik op til yen 962 og kan anslaaes til 1 500 kroner, med tillæg af 1 000 kroner til japansk tolk vil være tilstrækkeligt for en generalkonsul i Kobe til at opretholde stillingens værdighed.

Konsulatets budget vilde altsaa se saaledes ud:

Konsulens løn	17 000 kroner
Til japanesisk tolk	1 000 —
	Sum 18 000 kroner
Naar de beregnede konsulatavgifter ca.	1 500 —
tillægges, vil generalkonsulens samlede indtægter ud-	
gjøre ca.	19 500 —

Da der, tiltrods for de for øieblikket stærkt stegne fragter, ingen sandsynlighed er for en meget stærk stigen i den norske tonnage paa Kobe, idet fluktuationerne vel er for hurtigt vekslende paa fragtmarkedet her til at lokke ret mange af vore skibe hid ud fra de ogsaa stegne hjemmefragter, tror jeg, der kan være grund til at anse 1897 aars tonnageafgift for et middeltal, der vil holde sig nogenlunde jevnt udover, medmindre ekstraordinære hændelser, som f. ex. en krig, atter skulde bringe en øieblikkelig stærk stigning i tonnage som i 1894—95.

Generalkonsulatets distrikt bør omfatte hele Japan derunder indbefattet de generalkonsulatet underlagte konsulators eller vicekonsulators, specielle distrikter. De særskilt kun under generalkonsulatet lydende distrikter bliver da: af øen Nippon, den del, der ligger vest for departementerne Kanazawa, Gifon, Aichi og Tson, ligesom øerne Shikoku, Awaji og Oki.

Y o k o h a m a .

Som den næstvigtigste havn i henseende til handel og skibsfart kombineret og til dens beliggenhed i hovedstaden Tokios umiddelbare nærhed kommer Yokohama i betragtning ved spørgsmaalet om oprettelsen af egne konsulater i Japan. Som handelsstad har den, foruden at være den største exporthavn for silke, sin store betydning som havn for millionbyen Tokio, hvorfor alt, som gaar til denne stad med sit rige opland, gaar gennem Yokohamakjøbmændenes hænder. Endskjønt byens indførsel, som nævnt under Kobe, er sunket til tal underlegne denne bys, er dens handel overhovedet endnu større end Kobes, idet den i 1895 udgjorde 53 % af hele Japans udenrigske handel mod Kobes 38 %. I 1896 indførtes der til Yokohama for 72 803 799 yen og udførtes der for 61 696 108 yen.

I 1896 indklareredes fra udlandet til Yokohama 239 dampskibe med 465 152 tons og 60 seilskibe med 49 800 tons. Der udklareredes 166 dampskibe med 356 612 tons og 57 seilskibe med 37 838 tons.

De svenske og norske skibes antal i Yokohama er bleven stærkt forøget i de senere aar, som følgende tabel viser:

	Antal.		Tons.
	Svenske.	Norske.	
1893	—	3	2 787
1894	—	5	4 590
1895	1	9	12 071
1896	—	17	19 256
1897	1	18	26 638

Selv om Yokohama i henseende til skibsfarten staar langt tilbage for Kobe og som handelsstad snart vil overfløies af denne by, maa man dog ikke glemme, at byen, som blot er adskilt fra hovedstaden Tokio ved en times jernbanefart, ligeoverfor den udenlandske handel og skibsfart paa en maade repræsenterer hovedstaden. Alle de store firmaer i østen er her repræsenterede.

Jeg skulde ogsaa ubetinget have foreslaaet oprettelsen af et eget konsulat i Yokohama, om ikke tilfældet var, at hollænderne, som hidindtil har varetaget vore interesser i Japan, for omtrent 2 aar siden tilsatte en fagkonsul i Yokohama. Indtil denne tid varetoges vore konsulære interesser af det hollandske gesandtskab i Tokio paa den maade, at enten ministeren selv eller legationssekretæren et par gange om ugen reiste ned til Yokohama for at udføre de nødvendige forretninger. Det er indlysende, at denne ordning var i høi grad utilfredsstillende. Siden fagkonsulen blev ansat, er imidlertid en stor forskjel indtraadt i dette forhold. Vi har i de 2 konsuler, hr. van Walrée og hr. van Reüss, der hidtil har beklædt embedet, havt særdeles dygtige og nidkjære konsuler, der med varme har varetaget vore interesser. Hr. van Walrée blev til almindelig beklagelse forsat til Shanghai høsten 1897, men hr. van Reüss, der straks efter sin ankomst blev mødt af det norske skib „Alettes“ forlis og omsorgen for den reddede, men for alt totalt blottede besætning, fik derved anledning til at vise ikke alene sin villighed, men ogsaa sin evne til at bistaa vore landsmænd paa en udmærket maade.

Naar hertil kommer, dels at vore landes export ikke staar i noget konkurrenceforhold til den hollandske, dels at den hollandske skibsfart paa Japan er saa godt som ingen, og konsulen saaledes ikke let vil resikere at komme i nogen konflikt med sin pligt ved at repræsentere saavel sit eget land som vore lande, forefalder det mig fuldt tilfredsstillende, at vore interesser fremdeles betros til den hollandske vicekonsul i Yokohama. Saavel den hollandske minister som hr. van Reüss selv har erklæret ikke at have noget imod en saadan ordning af forholdet, kuu har hr. van Reüss anholdt om et kontorbidrag paa grund af de tiltagende forretninger begrundet i den stadigt øgede norske skibsfart, som gjør det nødvendigt for ham at holde eget kontor herfor i byens forretningsstrøg, hvilket ikke skulde være nødvendigt, hvis han blot repræsenterede de hollandske interesser. Idet jeg her indfører en oversættelse af hans skrivelse til mig i denne anledning, kan jeg ikke andet end varmt anbefale denne hans ansøgning, der ogsaa fandtes fuldt beføjet af minister Testa i Tokio. Hr. van Reüss skriver:

„I anledning af vor samtale angaaende det svensk-norske konsulats gjøremaal her tillader jeg mig at meddele, at disse for det meste udgjøres af anliggender angaaende den norske skibsfart. Alle sjøfartsanliggender koncentrerer sig her i „settlementet“, den del af Yokohama, hvor alle kontorer findes, og disse anliggender gjør det aldeles nødvendigt at have konsulatets kancelli der for naarsomhelst at kunne være til kapteinernes og sjøfolkenes forføining.“

„Det nederlandske fagkonsulat, som jeg her repræsenterer, er ikke stillet i denne nødvendighed. Dets gjøremaal angaar mest den her bosatte, ikke altfor talrige hollandske kolonis interesser. Denne kolonis medlemmer er næsten uden undtagelse bosat paa „The Bluff“, den del af Yokohama,

hvor europæerne har sine boliger. Ogsaa den store korrespondance med handelshuse i Holland og hollandsk Indien nødvendiggjør ikke noget kontor i „The settlement“. Ifald jeg derfor kun repræsenterede Holland, skulde jeg holde mit kancelli i min privatbolig paa „The Bluff“, saaledes som konsulerne for Spanien, Belgien, Østerrige-Ungarn og Mexiko, alle fagkonsuler, gjør.“

„Det svensk-norske konsulats anliggender tvinger mig imidlertid til i skibsfartens interesse at holde kancelli i byens handelscentrum og foraarsager mig paa denne maade ei ubetydelige udgifter, hvorved indtægterne af konsulat-afgifterne fra de skandinaviske skibe næsten aldeles berøves mig.“

„Imidlertid har, efter den japansk-kinesiske krig, ogsaa i Sverige og Norge vist sig en meget større interesse for dette land, end før var tilfældet, og er derfor ogsaa korrespondancen med skandinaviske handelshuse tiltaget i betydelig grad. Om man hertil føier notarielle og jurisdiktionsanliggender, som fordrer megen tid, saa vil det indrømmes, at resten af konsulatafgifterne kun er en særdeles ringe erstatning for det havte arbejde. Hertil kommer endnu udgifter til alle registre og skrivematerialier samt til den japanske tolk, hvis halve tid sikkert er optaget med svenske og norske anliggender.“

„Fra begyndelsen af marts maaned vil kontorleien, der nu udgjør 70 yen*), stige til 80 yen pr. maaned. I det store hele kan jeg sige, at konsulatets udgifter beløber sig til over 1 000 yen. Ligeoverfor disse har jeg konsulat-afgifterne, som i de sidste fem aar beløb sig til

i 1893	yen 81.31
- 1894	- 154.24
- 1895	- 399.04
- 1896	- 436.98
- 1897	- 956.77

altsaa i gennemsnit yen 405.66.“

„Ifald nu den norske skibsfart holder sig uforandret paa 1897 aars høide, vil ingen betydelig deficit opkomme, men ved en tilbagegang i denne skibsfart, vilde mit arbejde med svenske og norske anliggender, som jeg med glæde paatager mig, paadrage mig direkte udlæg, hvilke i henseende til den ringe aflønning, der ydes mig fra Hollands side, vilde blive meget følelige for mig.“

„Jeg tillader mig derfor at anmode Deres høivelbaarenhed om hos hans excellence hr. ministeren for de udenrigske anliggender at anholde om et kontorbidrag til mig af 1 500 à 2 000 yen. Deres høivelbaarenhed vil vistnok være overbevist om det berettigede heri. Jeg vilde i et saadant bidrag se en anerkjendelse og et vederlag for det arbejde i den svenske og norske handels og skibsfarts interesse, som jeg saa gjerne paatager mig.“

Idet jeg, som ovenfor sagt, paa det varmeste maa anbefale dette konsult van Reüss' andragende, tillader jeg mig at foreslaa et kontorbidrag til konsu-

*) 1 yen = 2 sh. $\frac{3}{4}$ d eng. mynt.

latet i Yokohama uden regnskabsaflæggelse af 2 000 kroner pr. aar. Hvorfor jeg ikke tror at kunne anbefale at gaa saa høit som det af konsulen som laveste opførte beløb af 1 500 yen = ca. 2 625 kroner, er fordi — om der end ingen videre udsigt er til en forøgelse i den norske skibsfart i nærværende stund — der dog heller ikke kan siges at være nogen grund til at tro, at den skal gaa meget under, hvad den har været i 1897. Sættes indtægten for de næst kommende aar til mellem 7 og 800 yen, saa vil et bidrag af 2 000 kroner efter min mening være tilstrækkeligt, og jeg er sikker paa, at det af konsul van Reüss vil modtages med taknemmelighed.

Et eget konsulat med udsendt fagkonsul vilde ikke kunne opretholdes med værdighed i Yokohama under en udgift af mindst kr. 14 000 i løn og 1 000 til japansk tolk, der tillige forretter som japansk skriver. Naar vi derfor kan beholde en saa god og interesseret repræsentant som den nuværende med en forholdsvis saa liden udgift, forefalder det mig i alle fald indtil videre hensigtsmæssigt at benytte os af denne anledning.

Jeg har under Kobe anført en del af de andre landes konsulers aflønning, der ogsaa her maa tjene til sammenligning.

For at vise, hvorledes gjøremålene ved konsulatet i Yokohama har tiltaget, siden posten besattes med den hollandske fagkonsul, anfører jeg her antallet af ind- og udgaende expeditioner.

	Indgaaende.	Udgaaende.	Sum.
1895	22	23	45
1896	50	43	93
1897	88	112	200

Disse tal repræsenterer vel at mærke kun ind- og udgaende skrivelser, der er blevne registrerede. I almindelighed er dette kun skeet ved den første skrivelse i en sag, indgaaende eller udgaaende, medens alle de i sagen ellers senere indkommende eller udgaaende skrivelser ikke har erholdt eget nummer, saa at skrivelsernes antal vel i det mindste maa fordobles. Af de nævnte expeditioner i 1897 angik 56 sjøfartsspørgsmaal, 16 handelsspørgsmaal, 1 fiskerianliggender, 2 sanitære spørgsmaal, 21 jurisdiktionselle, 14 pas- og 10 personlige anliggender.

Af skrivelserne	ankom fra	og afgik til
udenrigsdepartementet	0	5
kommercekollegium	2	4
indredepartementet	5	8
legationen i Tokio	4	6

Angaaende skriftvekslingen med gesandtskabet i Tokio maa bemærkes, at expeditionernes ringe antal maa tilskrives den lette adgang til mundtlige forhandlinger, der i mange tilfælde har gjort korrespondance overflødig.

Konsulens distrikt bør omfatte: øerne Yezo og Kurilerne, den østlige del af øen Nippon, indbefattende departementerne Kanazawa, Gifon, Aichi og Tson og de, som ligger østenfor disse, ligesom øen Sado med nærliggende øer og øgruppen Bonin.

N a g a s a k i.

Denne stad, der ligger paa øen Kiushiu's vestre kyst med en fortræffelig havn, er væsentlig kulhavn for alle skibe i traden paa Kinas, Koreas og Øst-sibiriens kyster. Dels gaar skibene ind for at forsyne sig selv med bunker-kul, dels laster de kul for andre havne efter at have losset sin ris-, sukker-, bønne- eller petroleumslast i Japan. Ifølge den officielle statistik er ogsaa de indklarerede skibes antal større i denne end i nogen anden japanesisk havn, idet det gaar op til 691 første gangs indklareringer i 1896 med 1 023 731 tons. De to tørdokker kalder ogsaa mange skibe did, medens man i Yokohama og Kobe er henvist til marinens tørdok i Yokohama for at foretage rensninger eller reparationer, hvor det er vanskeligt at faa plads. Der findes nu 3 skibsværfter i Nagasaki, hvor der bygges skibe op til 6 000 tons størrelse. Som handelsstad staar Nagasaki langt tilbage for de to andre nævnte havne. I gamle dage var øen eller rettere halvøen Decima det eneste sted, hvor europæere, men dog blot hollænderne, var tilladt at nedsætte sig og drive handel efter en indskrænket maalestok. Hollænderne har imidlertid ikke forstaaet at bevare sin fordelagtige stilling der, og Nagasaki har som handelsplads ikke fulgt med den ellers rivende udvikling af Japans havnestæder. Følgen er bleven den, at de øvrige stæder paa Kiushiu søger sit behov af udenlandske varer tilfredsstillet i Kobe og Yokohama, hvis store handelshuse nyder fordelene heraf. Det ser dog ud til snart at blive en forandring heri. Endnu eksisterer der kun ét virkelig stort handelshus i Nagasaki, nemlig det skotske firma Holme, Ringer & Co., som behersker stadens handel, eier størstedelen af skibsværfterne og har saagodtsom et monopol paa handelen med engelske kul (Cardiff kul) til de mange japanske og udenlandske krigsskibes brug, ligesom paa anden skibsforsyning. Det er nemlig saa, at krigsskibe ikke kan eller iallefald kun i nødstilfælde kan bruge japanske kul. Imidlertid er i den sidste tid dog flere andre handelshuse dukkede op, og der er udsigt til, at Nagasaki i en nær fremtid vil drage hele forsyningen af de øvrige byer paa Kiushiu til sig. Det vil derfor være lettere for unge begyndende forretninger at slaas sig frem her, hvor der er udsigt til et stedse større marked og forholdsvis liden konkurrence paa stedet. Konkurrencen fra Kobe og Yokohama vil efter al sandsynlighed heller ikke blive betydelig, thi de gamle fast etablerede handelshuse i Kobe og Yokohama antages ikke at ville kjæmpe haardt for at beholde sin nuværende dominerende stilling, ifald de ser, at de mødes af en energisk optræden fra et sted, der ligger saa nære ved afsætningsstederne. De har desuden saa mange andre og nærmere interesser at vaage over.

Der er saaledes ogsaa al grund til at tro, at Nagasaki i en nær fremtid vil stige ganske betydeligt i betydning som handelsplads, og det kunde kun være at ønske, at et svensk eller norsk handelshus her vilde forsøge at erobre en plads ogsaa for vore produkter. Skibsværfterne bruger naturligvis en hel del jern og staal, for hvilke artikler ligesom kanske for trælast et marked ved energisk arbejde maatte kunne erobres. Ligeledes for skibsprovisioner, saa meget mere som et saadant hus vel kunde gjøre ganske temmelig sikker regning paa samtlige norske skibe som kunder, hvilket ikke vilde repræsentere saa liden værdi for en begyndende forretning.

Til støtte for oprettelsen af en særskilt konsulspost i Nagasaki for de forenede riger kan jeg ikke anføre noget bedre, end hvad vor tidligere repræ-

sentant, den tyske konsul Müller Beck, skriver i sin rapport om dette spørgsmaal til det kongelige udenrigsdepartement af 8de januar 1897. Han siger heri:

„Efter den japansk-kinesiske krig er der opstaaet en stadig stigende vareomsætning mellem de østasiatiske havne, navnlig begynder Nagasaki at blive en mere og mere vigtig havn for transit og reparationer. Aabningen af en ny tørdok (no. 2) i november 1896, paabegyndelsen af jernbanen herfra til Takeo med anslutning til Kiushiubanen maa fremkalde en livlig handelsforbindelse med øen Kiushius store handelsstæder, som nu er vanskelig tilgængelige herfra.“

„Ligesaa maa aabningen af nye havne paa den koreanske kyst, den allerede aabnede forbindelse med Formosa og den fra aar til andet stigende trafik paa de sibiriske havne hæve skibsfarten paa Nagasaki, som geografisk ligger i skjæringspunktet af alle forbindelseslinjer paa Nord-Kina, Korea og Østsibirien.“

„Af hensyn til det tiltagende antal norske skibe, der deltager i denne trade, forekommer det mig ønskeligt, at en kongelig svensk-norsk konsular-embedsmand sættes til at studere og fra tid til anden indgive beretninger til sin regering om disse forhold og fremforalt til at vaage over og beskytte de i Østasien sysselsatte norske skibes interesser samt til samme tid at give handelsstanden i hjemlandet saadanne oplysninger, som skulde kunne fremme dens interesser. Disse opgaver formaar, efter min ringe formening, en fremmed kjøbmand eller et fremmed lands konsul, som her repræsenterer de svenske og norske interesser, aldrig at løse. Allerede ubekjendtskabet med de svenske og norske sprog og med de skandinaviske forhold, giver i sig selv grund for disse herrer til at holde sig passive, ligesom paa den anden side svenske og norske statsborgere blot i trængende tilfælde kommer til konsulatet for at bede om raad eller bistand. I tidligere aar, til 1889, var der kun faa norske skibe, der besøgte havnen, ei heller levede der nordmænd iland. At en her-værende kjøbmand blev givet titel af konstitueret konsul for Sverige og Norge, var blot en æressag, som knapt førte nogen forpligtelse med sig. Paa denne maade kom det, at i mange aar ingen registre blev ordentlig ført og ingen lovbøger anskaffet. Ja, endog den dag som er, er det endnu ikke ved officielt dokument fastslaaet, om den person, som her forestaar konsulatet, kan optage (notarielle) protokoller i personretslige anliggender, og hvor langt hans jurisdiktionelle berettigelse gaar.“

„Nu for tiden fordrer de norske interesser, hvilke øges aar for aar i Østasien, at en norsk konsular-embedsmand beskytter dem og hjælper dem frem. Til denne havn kom der af svensk-norske skibe i

1889		44	dampskibe med	35 712 tons.
1890		19	„	11 778 „
1891		45	„	27 272 „
1892		22	„	19 310 „
1893		41	„	28 106 „
1894		37	„	27 146 „
1895		83	„	70 469 „
1896		77	„	61 860 „

I de øvrige havne paa øen Kiushiu, i hvilke det er tilladt fremmede skibe at løbe ind, ifald de seiler under japansk befragtning, viser sig følgende resultat:

Der løb ind og ud:

	Moji. Shimonoseki.	Karatsu.	Kuchinotsu.	Missumi.
1889	"	"	"	"
1890	"	"	7 = 9 569 ton.	"
1891	7 = 9 914 ton.	4 = 2 842 ton.	21 = 40 610 "	1 = 761 ton.
1892	6 = 4 975 "	2 = 1 692 "	9 = 1 692 "	"
1893	20 = 14 838 "	1 = 451 "	29 = 40 818 "	"
1894	19 = 13 482 "	2 = 3 957 "	21 = 30 300 "	"
1895	50 = 44 584 "	1 = 760 "	39 = 64 795 "	"
1896	endnu ikke bekjendt."			

„Af denne tabel fremgaar det, at de svensk-norske skibes fart paa Kiushius fire havne har tiltaget i høi grad.“

„I aaret 1895 besøgte øen af 173 svensk-norske skibe med en samlet tonnage af 180 608 tons.“

„Farten paa Nagasaki udviser store omvekslinger, idet forholdet stiller sig saa, at jo mindre farten paa Nagasaki er, desto livligere er den paa øens øvrige havne.“

„I de ovenfor nævnte ikke for fremmede aabnede havne paa Kiushiu findes der ingen fremmede konsuler. Det bliver derfor konsulen i Nagasakis pligt at have et øie med sjøfarten i disse havne og i paakrævede tilfælde beskytte dens interesser. Dette har flere gange været nødvendigt i den tid, jeg har forestaaet konsulatet. Sidst i anledning af damperen „Skarpsno“ i Kuchinotsu i aaret 1896, idet den skulde belægges med arrest. Med hensyn til Nagasakis ovenomtalte geografiske beliggenhed tillader jeg mig ærbødigst at bemærke, at konsulen her stadig har at holde øie med den norske sjøfart paa Sibiriens kyst, thi der forekommende straffesager, ulykker ved bedriften og sjøulykker kan først, naar damperne kommer sydover over Nagasaki, blive anmeldte og eventuelt afgjorte her.“

„Kjendskab til norsk og svensk sjøret synes mig nødvendig for at forhindre, at norske skibsførere i det høie nord tillader sig egenmægtigheder, som skader rederierne og assuranceselskaberne. Damperen „Høvdings“ stranding paa Sibiriens kyst turde tjene som bevis herfor. Officererne og mandskabet blev sendt hid for at besørges hjemsendte, og ligesaa blev en annonce om vrages salg offentliggjort, uden at konsulen her blev underrettet om, at den norske dampør var strandet og kondemneret. Først senere efter skipperens ankomst og afgiven forklaring blev sagen opklaret.“

„Da de fleste nordmænd kun taler ufuldkomment engelsk, og de fremmede konsuler, der forestaar de svensk-norske konsulater, ikke forstaar norsk, lider de norske interesser meget ved denne omstændighed. Dette uheldige forhold gjør sig især gjældende ved alle jurisdiktionelle anliggender. I forrige aar

indførtes i dette konsulates matrikel for norske statsborgere 4 nordmænd, og allerede har der været indbragt forskellige klager for konsulatet (etc. etc. se under pag. 129).“

„Efter min ringe mening kan de smaa omkostninger, der aarlig vil blive forbundne med udsendelse af en vicekonsul hid, ikke komme i betragtning ligeoverfor de allerede bestaaende og endnu tiltagende, navnlig norske interesser. Der behøves i saa henseende kun at tages hensyn til aflønningen, da konsulatafgifterne dækker kontoromkostningerne. Afgifterne steg i 1896 til yen 1 639.33 (1 yen = 1.75 kroner).“

„Om man anslaaer lønnen til yen 7 500 (15 000 mark) og til bolig kr. 2 100 (2 400 mark) pr. aar, saa vil dette tilfredsstille stillingens krav, da den nye konsul kan forene kontorlokalet med sin privatbolig. Om der som embedsdistrikt tildeles konsulatet ikke blot Syd-Japan, men ogsaa havnene i Korea og Sibirien, vil der foreligge konsulen opgaver, der ikke blot vil komme den norske skibsfart, men den samlede svenske og norske handel til gode, ligesom ogsaa paa den anden side mange af de i nævnte lande bosatte skandinaver vil kunne finde et støttepunkt i Nagasaki.“

„Jeg tillader mig ærødigst at minde derom, at flere nordmænd er delagtige i et russisk-japansk hvalfiskeri, og at gennem færdigbyggelsen af de sibiriske jernbaner handelen med nordiske produkter tiltager. Hvorfor skulde ikke norske handelsmænd ogsaa kunne blive delagtige i denne trade, ligesom i importen af trælast til Japan, som nu finder sted fra Nordamerika?“

„Jeg vil hermed have antydnet, at ved udsendelsen af en flittig og opmærksomt paapasselig embedsmand omkostningerne ved hans aflønning i høi grad vil kunne erstattes.“

Jeg kan supplere ovenstaaende meddelelser med, at der op til den 29de december 1897 under aarets løb var indkommet 61 norske dampere, altsaa en nedgang fra 1896 af 16 skibe.

Hvad konsulatets virksomhed iøvrigt betræffer, viser registret for 1896 et antal af 168, for 1897 et antal af 100 selvstændige expeditionsnummere med deraf flydende forføininger. Imidlertid formaar disse tal ikke at give noget billede af omfanget af konsulatets skriftlige virksomhed, som den vilde komme til at blive, ifald en egen konsul udsendes, da konsulens virksomhed hidindtil naturligvis har indskrænket sig til det allernødvendigste. I særdeleshed har konsulatet maattet give afkald paa at sende indberetninger eller rapporter til udenrigsdepartementet i Stockholm eller indredepartementet i Kristiania, ligesom man ogsaa kun i de mest trængende tilfælde har henvendt sig til gesandtskabet i Tokio, da en tysk konsul ikke er berettiget til at gjøre saadanne indberetninger uden særlig tilladelse fra udenrigsdepartementet i Berlin.

Hr. Thiel, der under hr. Müller Becks tjenesteleddighed forestod konsulatet, var af den mening, at en svensk-norsk „Consul missus“ vilde faa mindst en 500 expeditionsnummer pr. aar at behandle. Tillige udtalte han som sin tro, at Nagasakis betydning i den nærmeste fremtid vilde stige betydeligt, og at

der kun behøvedes en vis energi fra vor skibsfarts og handels side for at blive delagtig i det opsving, som handelen med de kinesiske, koreanske og sibiriske havne vilde faa i de næste aar.

Forholdet ved konsulatet i Nagasaki ved min ankomst til Japan vaa saadan, at den tyske konsul hr. Müller Beck havde anholdt om at blive befriet for konstitutionen, da den var forbundet med for meget arbejde for ham; at den franske konsul, Mr. Steenackers, der midlertidig havde overtaget det hollandske konsulat, havde erklæret ikke at kunne overtage repræsentationen af de svenske og norske interesser af samme grund, og at derfor hr. Müller Beck indtil videre havde lovet at fortsætte sin virksomhed, dog blot i forventning af en snarlig ordning af forholdene. Straks efter min ankomst skrev jeg til hr. Thiel, der forestod konsulatet, med forespørgsel om, dels hvorvidt han troede, at hr. Müller Beck fremdeles godhedsfuldt vilde varetage vore interesser i paavente af en snarlig ordning med konsulatets besættelse efter min hjemkomst, dels hvorvidt der, ifald hans chef ikke kunde antages at ville gaa med herpaa, fandtes nogen person i Nagasaki, som man med tryghed kunde betro overtagelsen af konsulatet.

Paa denne forespørgsel svarede hr. Thiel mig,

at han selv for den tid, han ledede konsulatet, med fornøielse vilde fortsætte med at varetage vore interesser,

at han ikke vovede at udtale en bestemt mening om, hvad hr. Müller Beck ved sin hjemkomst i februar 1898 i saa henseende vilde beslutte, men

at han antog, at denne — ifald det blot var sikkert, at en ordning af vor repræsentation paa pladsen var tagen under endelig overveielse — ogsaa vilde være villig til at fortsætte med sin virksomhed for os, indtil sagen er afgjort, og endelig,

at han havde saameget mere grund til at antage dette, som det vilde vise sig ugjærligt at finde en passende personlighed i Nagasaki til midlertidig at overtage posten. Han tillagde, at i lande, hvor en konsuls retlige pligter og kompetence er af vidtgaaende og kompliceret natur, en repræsentation gennem andre end fagkonsuler er til tung skade for det repræsenterede land, thi af misforstaaelser i retsspørgsmaal, af interessekollisioner og af mangel paa kjendskab til praxis udspringende rivninger med kollegerne staar ikke til at undgaa. Specielt i Nagasaki er valget mellem personer, der skulde kunne egne sig til en saadan virksomhed, yderst begrænset. Det mangler ikke paa kandidater, som dels af titelsyge, dels af spekulation paa de deraf flydende indkomster skulde være beredte til at overtage posten — men deres sociale stilling er ikke saadan, at man med god samvittighed skulde kunne bringe dem i forslag.

Efterat jeg under mit ophold i Nagasaki havde talt indgaaende med hr. Thiel og derved maattet dele hans opfatning, at der ikke uden opofrelse af ganske vægtige betingelser for en værdig repræsentation vilde kunne findes nogen, der vilde paatage sig posten, og da hr. Thiel tillige udtalte sin overbevisning om, at hr. Müller Beck vistnok vilde fortsætte med ledelsen af vort konsulat, hvis dets besættelse snart kunde ventes, maatte jeg, med udtalelse

af regjeringens tak for tilbudet, slaa mig til ro hermed. Imidlertid tillader jeg mig ærbødigst at yrke stærkt paa, at denne afgjørelse fattes saa snart som muligt. Thi paa denne fra aar til aar vigtigere plads taaler den endelige ordning af vor repræsentation ingen opsættelse.

Jeg tillader mig altsaa, støttet paa, hvad ovenfor er udviklet, og hvad af saavel hr. Müller Beck og hr. Thiel som af minister Testa i Tokio er bleven stærkt anbefalet, at foreslaa oprettelsen af et svensk-norsk konsulat i Nagasaki, hvis indehaver bør være en udsendt fagkonsul med juridiske kundskaber.

Konsulens aflønning. De magter, som har fagkonsuler i Nagasaki, aflønner dem paa følgende maade:

		Løn.	Jap. tolk.	Sekretær.	Jap. skriver.	Til hus.	Konsulat- afgifter etc.	Sum.
Frankrige	frcs.	13 000	765		214	1 530	2 500	17 509
Tyskland	"	19 980	1 224	3 663	306	2 754	4 845	32 772
England	"	21 290	612	1 836	2 019	3 529	7 690	36 976
Rusland	"	24 000	1 000	v.konsul. 7 200	5 765		6 000	43 965
N.amerikas f. st.	"	15 540	1 065	8 000	3 108	1 500		29 213
Spanien	"	5 000	306	5 000	5 000	250		15 256

Herved er at mærke, at de franske og spanske konsulater i Nagasaki er konsulater af 2den klasse, og at Frankriges og Spaniens skibsfart, naar den franske postdamperlinje fraregnes, næsten er ingen. I 1896 kom der saaledes hverken noget fransk eller spansk skib til Nagasaki.

Som man af ovenciterede brev fra hr. Müller Beck vil have seet, foreslaar han konsulens aflønning saaledes:

Løn	7 500 yen = 15 000 mark.
Anslag til hus	2 100 kr. = 2 400 "
hvtill da skulde komme konsulatafgifter, hvilke i 1896 gik op til yen 1 639 = ca. kr. 2 850 = ca. 3 300 "	
Summa 20 700 mark.	

Denne af hr. Müller Beck foreslaaede sum svarer med et rundt tal til kroner 18 500.

Jeg maa ogsaa her tiltræde hr. Müller Becks forslag og opstiller i ærbødighed følgende beregning for en svensk-norsk fagkonsuls aflønning i Nagasaki, hvilken jeg efter de for øieblikket herskende priser paa hus og livsfornødenheder maa anse for fyldestgørende:

konsulens-løn	kr. 15 000
til japanesisk tolk	„ 1 000
Summa	kr. 16 000
hvortil kommer de beregnede konsulataf-	
gifter (i middeltal)	„ 2 000
Konsulens samlede indtægter vil altsaa	
udgjøre	kr. 18 000

Hvad konsul Müller Becks forslag om at indlemme havnene i Korea og Østsibirien i Nagasakis konsulatdistrikt angaar, saa er tanken heri vistnok rigtig og vilde vist i mange tilfælde vise sig praktisk, som det af ham anførte eksempel beviser. Hvad specielt Korea angaar, tror jeg dog, der bør ventes, til vi har opnaaet ordnede forhold med dette rige gennem traktat, saaledes som de fleste andre sjøfarende nationer. Jeg anser den snarlige afslutning af en saadan traktat for en absolut nødvendighed med vor tiltagende skibsfart paa de koreanske havne, hvor vi nu indtil videre staar aldeles retløse. Saasnart en traktat, der tilsikrer os samme rettigheder som de øvrige traktakmagter, er bleven afsluttet, vil det vistnok vise sig nødvendigt at oprette et eget konsulat i Chemulpo, hovedstadens havn. Men jeg ser ikke tilstrækkelig grund til nu straks at udvide Nagasakis konsulatdistrikt til at omfatte Koreas havne. Der maatte i saa fald anmodes om anerkendelse af konsulen af den koreanske regering, hvilket kanhænde ikke var saa let at opnaa, inden vi har traktat, og i alle fald vilde give et lidet tilfredsstillende resultat.

Angaaende de sibiriske havne er det jo muligt, at den russiske regering vilde anerkende en udenfor boende konsul. Hvad man ved, er kun, at den ikke vil tilstede nogen udenlandsk konsul stationeret i en af de øst-sibiriske havne. Under disse omstændigheder er det vel bedre at ordne dette spørgsmaal saaledes, som Tyskland har gjort, ved ansættelse af en handelsagent i Vladivostok, hvorom mere i min særskilte rapport om denne stad.

I ethvert fald er dette et skridt, der maa foranledige specielle underhandling med den russiske regering, og jeg kan derfor ikke nu foreslaa indlemmelsen af de sibiriske havne i Nagasakis konsulatdistrikt, der bør indbefatte:

Øerne Kiushiu, Iki og Isushima ligesom de nærliggende Liou-Kiou øer.

H a k o d a t e .

Den norske skibsfart paa Hakodate begyndte først i 1895, i hvilket aar der ind- og udklareredes 4 norske dampskibe med 4 145 tons drægtighed. Det samme antal skibe med 3 017 tons drægtighed besøgte havnen i 1896. For 1897 foreligger der endnu ingen opgaver over skibsfarten, men der er ingen grund til at tro, at den er tiltaget eller vil tiltage i nogen større grad i den nærmeste fremtid, da kystfarten didop fortrinsvis udføres af japanske dampskibsselskaber, der ogsaa vil gjøre alt for ikke at slippe andre ind i tradeen. Af andre

magter er det kun England og Rusland, der holder, det første en konsul, det andet en vicekonsul paa pladsen. De er nok ogsaa de eneste europæere bosatte i Hakodate, og valget af en vicekonsul for de forenede riger maatte derfor nødvendigt falde paa en af disse herrer.

Jeg kan imidlertid ikke finde grund til at foreslaa oprettelsen selv af et ulønnet vicekonsulat paa dette sted, der endnu er altfor ubetydeligt for saavel skibsfarten som for den internationale handel. I 1896 indklareredes der saaledes kun alt i alt 84 fartøier, hvoraf 21 dampskibe. Den samlede drægtighed udgjorde kun 26 719. Stadens samlede import af fremmede varer havde en værdi af 330 716 yen, exporten af 884 425.

Jeg tillader mig derfor i ærbødighed at foreslaa, at det ulønnede vicekonsulat i Hakodate, der hidindtil har henstaaet ubesat, indtil videre ikke oprettes.

Formosa.

Der foreligger endnu ingen officiel statistik over hverken skibsfart eller handel paa den ved krigen erhvervede ø Formosa. Imidlertid ved man, at Japaneserne, hvem det forøvrigt lige lidet som fordum kineserne, er lykkedes at gjøre sig til fuldstændige herrer over de vilde indfødte stammer, arbejder stærkt for at tilgodegjøre og udnytte landets rige hjælpeklender. Der er derfor al grund til at antage, at handelsforbindelserne vil tiltage, og adgangen for svensk og norsk tonnager til at deltage i trafikken vil blive større end hidtil.

I 1896 indkom der til og afgik der fra havne paa Formosa følgende antal svenske og norske skibe:

1896.	Indkom.		Tons.	Afgik.		Tons.
	Svenske.	Norske.		Svenske.	Norske.	
Tamsui . . .	"	6	4 858	"	7	5 134
Amping . . .	"	1		"	2	
Helnug . . .	"	1		"	1	
Takow . . .	"	1		"	"	
Summa	"	9	4 858	"	10	5 134
1897.						
Tamsui . . .	"	1	3 640	"	1	1 309
Amping . . .	1	1		1	1	
	(seilskib)			(seilskib)		
Takow . . .	"	1		"	"	
Summa	1	3	3 640	1	2	1 309

Vistnok er tonnagen gaaet ned fra 1896 til 1897, men dette kan bero paa specielle omstændigheder, og der er, som sagt, al grund til at tro, at traden vil øges, saasnart der indtræder roligere forhold paa øen. Dens

isolerede beliggenhed gjør det ogsaa ønskeligt at have en repræsentant der, som, i tilfælde af behov, kan yde vor skibsfart den hjælp og beskyttelse, som ofte her trænges.

England, Frankrige, Tyskland og Spanien er repræsenterede i Twatutia (Tamsui) ved fagkonsuler, Nordamerikas forenede stater og Holland ved kjøbmandskonsuler. Da vore interesser her ikke er betydeligere, end at de meget vel kan betroes til ulønnet vicekonsul, og en mig fra flere sider vel rekommanderet mand, hr. P. Schabert, af tysk nationalitet og hollandsk agent consulaire paa stedet, har anmeldt sig til posten som svensk og norsk konsul i Twatutia, stedet, hvor alle de fremmede konsuler bor, forbundet ved jernbane med havnen Tamsui og hovedstaden Takao, tillader jeg mig herved ærbødigst at foreslaa, at et ulønnet konsulat med rettighed at beholde samtlige konsulat-afgifter maa oprettes i Twatutia, samt at bestillingen besættes med hr. P. Schabert.

Rekapitulation.

Forslag til svenske og norske konsulater i Japan.

1. Generalkonsulat i Kobe:

Generalkonsulens løn	17 000 kroner
Anslag til japanesisk tolk og skriver	1 000 —

Summa anslag 18 000 kroner.

Naar hertil lægges konsulatafgifterne, beregnet til 1 500 kroner, vil generalkonsulens hele aarlige indtægt gaa op til 19 500 kroner.

2. Konsulat i Yokohama:

Kontorbidrag	2 000 kroner.
------------------------	---------------

3. Konsulat i Nagasaki:

Konsulens løn	15 000 kroner
Anslag til japanesisk tolk og skriver	1 000 —

Summa anslag 16 000 kroner.

Naar hertil lægges konsulatafgifterne, beregnet til 2 000 kroner, skulde konsulens aarlige indtægt gaa op til 18 000 kroner.

4. Ulønnet konsulat i Twatutia (Tamsui) paa øen Formosa med rettighed til at beholde konsulatafgifterne.

Summa anslag for konsulater i Japan 36 000 kroner.

Naar jeg i det her afgivne forslag har opført samtlige foreslaaede konsularrepræsentanter som generalkonsuler og konsuler, saa er det skeet, fordi jeg har faaet den bestemte mening, efter alt hvad jeg har hørt og seet i

Japan saavel som i Kina, hvorfor disse bemærkninger ogsaa gjælder sidstnævnte land, at det vilde være en mindre heldig ordning at udnævne vicekonsuler her i østen paa steder, hvor der fordres saa megen selvstændig virksomhed, som paa de, der her er tale om. Den autoritet, som følger en repræsentant, udstyret med en konsuls titel og værdighed, vil aldrig kunne opnaaes her af en vicekonsul, og dette gjælder vel at mærke ligesaa meget ligeoverfor de indfødte autoriteter som ligeoverfor kollegerne, de øvrige magters repræsentanter. Det gjælder nu for os at hævde den stilling, vi gennem vore energiske rederes virksomhed har opnaaet, og videre at udvikle den samt desuden at oparbejde et saagodtsom nyt marked for vore produkter. Vi maa da ogsaa sætte vore repræsentanter paa lige fod med de øvrige konsuler. Om vi ikke kan aflønne dem fuldt saa høit som stormagterne, saa bør vi ialfald ikke give dem mindre rang, hvorved de ogsaa, rent formelt seet, ved alle leiligheder vil blive nødtte til at møde som de sidste og derved kjende sig smaa og indflydelsesløse. Da de dog maatte aflønnes med samme beløb, vilde intet være vundet fra et budgetmæssigt standpunkt, men meget, der her ligger i forholdene, være tabt. Det er derimod ikke forslagens mening ved at foreslaa udnævnt konsuler istedetfor vicekonsuler, at disse konsuler skal have en anden stilling ligeoverfor generalkonsulen i landet, end vicekonsuler vilde have havt. Tvertimod er det meningen, at de i administrativ henseende skal staa under generalkonsulens kontrol, at deres beretninger bør indsendes gennem ham, for at han kan faa det nødvendige overblik, og at de i vigtigere sager skal indhente hans raad eller i paakommende tilfælde ordre.

Jeg har indhentet mange af mine erfarne kolleger i Tokio's mening om dette spørgsmaal, og de delte alle de oven fremsatte synsmaader.

Hvad vi trænger i østen, er energiske, dygtige arbejdere, der, foruden at besidde juridiske kundskaber, er fuldt fortrolige med vore landes sjøfart, handel og industri, og der er besjælede af iver for at fremme vore interesser. Helst ikke for gamle mænd, thi klimabet gjør alt arbejde vanskeligt og trættende. De bør derhos være mænd af en vis optræden, thi herude lægges mere vægt paa mange ydre ting, end der gjøres i Europa. Man hører altid den dom om de forskjellige konsuler: „He is a gentleman“ eller „he is not a gentleman“. - Det kan synes for mange, at dette skulde være et underordnet punkt, naar kun dygtighed og paalidelighed findes. Jeg kan forsikre, at de, der maatte have denne tro, tager storligen feil og ikke kjender forholdene i det fjerne østen.

K i n a .

De forenede rigers nuværende konsulære repræsentation i Kina bestaar af et lønnet generalkonsulat i Shanghai med et dertil knyttet lønnet vicekonsulat og elleve ulønnede vicekonsulater i havnestæderne Amoy, Canton, Chefoo, Chinkiang, Foochow, Hankow, Newchwang, Ningpo, Swatow, Tientsin, Victoria eller den britiske koloni Hongkong.

Jeg har i indledningen til denne min rapport med forslag til nydannelse af vor konsulære repræsentation i Østasien søgt at paavise, hvor lidet effektiv en repræsentation gennem ulønnede kjøbmandskonsuler, som dertil kun har rang af vicekonsuler, er i det yderste østens lande. Jeg har ligeledes søgt

at paavise, at besættelsen af disse vicekonsulater med personer, tilhørende den engelske og den tyske nationalitet, altsaa vore farligste konkurrenter, gjør, at deres virksomhed i almindelighed indskrænker sig til de ved skibsfarten fremkaldte løbende forretninger. Jeg vil ikke gjentage mig selv ved at gaa i detalj her, men kun konstatere, at de af mig paa de forskjellige steder gjorde erfaringer tilfulde har bevist dette, og at flere af disse vore konsulære tjenestemænd aabenhjertig selv har sagt mig, at det ikke kan være anderledes. En af disse sagde mig blandt andet, at det var umuligt for ham som stor importør at optræde kraftigt mod de lokale myndigheder til fordel for t. ex. et norsk skib, som paa en eller anden maade var bleven foretrettet af disse, af den simple grund, at han derved sikkerligen vilde komme paa en spændt fod med vedkommende myndigheder, og dette vilde i næste tilfælde komme til at gaa ud over ham selv og den af ham drevne forretning.

Med al respekt for de udmærkede tyske kjøbmænd, der nu repræsenterer os rundt om i Kina, kan jeg dog ikke undlade at fremholde, at det har været et feilgreb at ansætte dem. Thi de er, i sin egenskab af saavel befragtere som kjøbmænd, vore værste konkurrenter. Engelskmændene er det ogsaa, men de sidder inde med saa meget, at de knapt kan tage paa sig mere, end de har, eller i alle fald gjør de ikke saa store anstrengelser for at opnaa mere, hvorimod tyskerne kjæmper for at erobre sig en stilling og derfor arbejder saa meget ivrigere. Den uhyre udvikling af den tyske handel og skibsfart er bevis paa deres arbeide og dets effekt og maa beundres. Men at lade vore riger repræsenteres af disse folk, der naturligvis kun arbejder for sig selv, er og maa blive et feilgreb. For fremtiden bør vi derfor ved besættelsen af de vicekonsulsposter, som maatte ansees nødvendige i Kina, fortrinsvis ansætte skandinaver, og om saadanne ikke skulde findes, personer, der tilhører en af de europæiske nationer, der ikke paa en saa prægnant maade deltagør i kappestriden om, eller i alle fald ikke er vore direkte konkurrenter paa markedet i østen. Om atter passende personer af denne kategori ikke skulde være forhaanden, bør engelskmænd foretrækkes for tyskere.

At den nuværende ordning af vore konsulatforhold i Kina med kun et fagkonsulat i Shanghai og forøvrigt blot kjøbmandskonsuler i de øvrige dele af det uhyre rige er aldeles utilstrækkelig til varetagelsen af vore interesser, saaledes som de allerede nu har udviklet sig, og endnu mere utilstrækkelig som den nødvendige og virkningsfulde støtte for en videre udvikling af vore handels- og sjøfartsinteresser paa dette mer og mer sig aabnende rige marked, vil være temmelig indlysende for enhver, der har fulgt begivenhedernes raske udvikling i østen. Efter de indtryk og erfaringer, jeg paa min reise i Kina, hvor jeg besøgte Peking, Tientsin, Chefoo, Shanghai og Hongkong, har gjort, staar det klart for mig, saavel at vor nuværende konsulære repræsentation er utilstrækkelig, som at en udvidet og bedre fordelt repræsentation, besat med dertil egnede interesserede og energiske mænd, vil blive af aller største betydning for udviklingen af vor handels og skibsfarts deltagelse i den nye nu opblomstrende virksomhed i det fjerne østen.

Spørgsmaalet bliver da: hvor bør disse nye konsulater henlægges for at virke bedst? Svaret synes mig at komme naturligst saaledes: Med bibeholdelse af generalkonsulatet i Shanghai og oprettelsen af to nye fagkonsulater, et for Nordkina og et for Sydkina, deler vi landet i 3 distrikter, der hvert for sig vil blive overskueligt, og hvor hver konsul vil kunne arbeide sig ind i forholdene og derved levere et effektivt arbeide.

At Shanghai som hovedsædet for al europæisk virksomhed i Kina, saavel handel som skibsfart, maa bibeholdes som hovedstation og sæde for en generalkonsul, der fremdeles bør være generalkonsul for hele Kina, dog med Mellem-Kina som særskilt konsulatdistrikt, bør ikke være tvilsomt. Af de 590 i 1896 til samtlige Kinas havne ankomne norske fartøier, indklareredes der til Shanghai 200.

At Hongkong bør være sæde for den konsul, der skal have sit virkefelt i Syd-Kina, synes, tiltrods for at staden ikke er kinesisk, men derimod en engelsk koloni, at være ligesaa selvsagt, som at Shanghai bør være sædet for generalkonsulen. Thi der er ingen af de sydkinesiske byer, der kan maale sig med Hongkong i henseende til betydning som handels- og sjøfartsstad. Saaledes indkom der i 1896 til det nærliggende og iøvrigt mægtige kinesiske handelscentrum Canton kun 18 norske fartøier mod 101 til Hongkong.

Vanskeligere forekommer det derimod unegtelig at vælge sædet for konsulen for Nord-Kina. Her staar man foran alternativet Tientsin eller Newchwang. Naar jeg i efterfølgende ærbødige forslag har foretrukket Tientsin for Newchwang, tiltrods for at sidstnævnte sted har et større antal indklareringer af norske fartøier end førstnævnte (i 1896 62 mod 45), saa er det, fordi Tientsin har større betydning i almindelighed som det europæiske kulturarbeides forpost i nord og som det sted, hvorfra erobringen af det gamle Kinas faste hovedstad og hidtil sikre bolværk mod alt fremiskridt, nemlig Peking, skal udgaa. Allerede er jernbanen mellem disse to byer aabnet som en første løbegrav, og paa 3 à 4 timer forflyttes man nu fra Tientsin til det himmelske riges hellige stad. Fra havnepladsen Taku til Tientsin fører jernbanen paa et par timers tid. Desuden vil, om mit forslag om oprettelse af et gesandtskab i Peking vinder bifald, tilstedeværelsen af et saa nærbeliggende konsulat tjene til uvurderlig nytte for vore interesser ved den lette adgang til samarbejde mellem disse to myndigheder.

S h a n g h a i .

De forenede rigers generalkonsulat i Shanghai vil i sine aarlige beretninger have holdt det kongelige udenrigsdepartement à jour med den rivende udvikling, handel og skibsfart har undergaaet i de sidste aar i denne stad. Jeg vil derfor her ikke behøve andet end at nævne de vigtigste momenter til bevis for Shanghais betydning som import- og exporthavn og som fragtmærked.

Jeg henter nedenstaaende tal og oplysninger nærmest fra „The Imperial Maritime Customs“ redegjørelse for Shanghais handel og skibsfart i 1896 og maa udtrykkelig gjøre opmærksom paa, at ved disse beregninger 1 haikwan tael regnes lig 3 sh. 4 d eng. mynt, medens dens værdi senere er sunken til 2 sh. 7 d.

Stedets indkomster af dets handel og skibsfart viser en sum af haikwan taels 7 891 486, en forøgelse af $1\frac{3}{4}$ mill. taels fra foregaaende aar. Naar undtages indkomsten af eksporttolden, viser alle andre indtægtskilder en stor forøgelse. Saaledes: indførselstolden 89 % (mest for stykgods, metaller, raa bomuld og petroleum) og tonnageafgifter 5.37 %.

Værdien af de indførte fremmede varer naar op til 130 mill. taels, en forøgelse af 31 millioner fra forrige aar. Reexporten til udlandet repræsenterer $3\frac{1}{2}$ mill. taels mod næsten 6 millioner i 1895. Den store nedgang heri skyldes dog væsentlig den omstændighed, at Newchwang i 1895 en tid regnedes til udlandet (besat af japanerne), og at mange fragter sluttedes fra Hongkong direkte til Vladivostok og Korea. De indførte bomuldsvarers værdi steg fra 42 mill. taels i 1895 til 64 mill. i 1896. Naale øgedes med $3\frac{1}{4}$ million mille eller med 100 %. Vinduesglas, mest brugt paa stedet i fabrikkerne og andre bygninger, steg fra 57 297 til 82 453 kasser. Metaller viser betydelig øgning, undtagen for bly og tin. Den største øgning viser spigerjern, gammelt jern, jernvarer og staal. Medens amerikansk petroleum steg fra 16 mill. gallons i 1895 til $25\frac{1}{2}$ mill. gallons i 1896, men dog endnu staar under 1894 aars „rekord“-import, har den russiske petroleum ikke gjort fremskridt; derimod viste sig under aarets løb petroleum fra Sumatra for første gang paa markedet med 1.58 mill. gallons. Denne import er i stærkt stigende og synes at love megen beskæftigelse for voré fartøier og muligvis et marked for skandinaviske kassebørd.

Værdien af exporterede kinesiske produkter gik op til 55 mill. taels, en nedgang af 15 millioner fra 1895. Til denne nedgang bidrager raa bomuld med $6\frac{1}{2}$ million, grundet i øget efterspørgsel paa stedet og forhøjede priser, dernæst silkestygods med $1\frac{3}{4}$, raa silke med $5\frac{1}{4}$ og spundet silke med $1\frac{1}{2}$ mill. taels. Silkemarkedets trykkede stilling var begrundet i formindsket forbrug i Europa og den næsten fuldstændige mangel paa efterspørgsel fra Amerikas forenede stater. De høje arbejdspriser, som gik op fra 15—22 til 30—35 (mexican) dollarcent pr. dag, bevirkede, at produktionen af spunden silke blev meget dyr; den gik paa 3 aar op fra haikwan taels 450—500 pr. picul* til haikwan taels 650—700, medens de priser, hvorfor de kunde sælges, ikke gik op til disse summer, saa at silkespinderierne havde følelige tab. Ligeledes er exporten af the gaaet nedad.

Handelen med andre steder paa Kinakysten viser i import henved 54 mill. og i export 16 mill. taels, det meste heraf i skandinaviske (norske) skibe.

Sjøfarten viser 7 002 indklarerede skibe med sammenlagt 7 964 036 tons, en forøgelse af 193 skibe og 560 384 tons fra 1895. Denne forøgelse er skeet væsentlig under kinesisk og skandinavisk (norsk) flag.

Følgende liste viser de forskellige nationers deltagelse i skibsfarten paa Shanghai.

Antal og drægtighed af til Shanghai under aar 1896 indklarerede og udklarede fartøier fordelt efter de forskellige nationers flag:

*) 1 picul = 100 catties = $133\frac{1}{2}$ pund avoirdupois = 60,453 kilogram.

Dampskibe.
Indklarerede.

Flag.	Med last.		I ballast.		Summa.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britisk . . .	1 633	2 196 996	58	55 911	1 691	2 252 907
Amerikansk . .	6	15 885	—	—	6	15 885
Tysk . . .	226	253 414	8	7 267	234	260 681
Fransk . . .	58	117 137	—	—	58	117 137
Hollandsk . .	2	2 814	—	—	2	2 814
Dansk . . .	—	—	12	7 152	12	7 152
Norsk . . .	192	150 318	14	10 468	206	160 786
Russisk . . .	8	14 269	4	6 995	12	21 264
Østerrigsk . .	12	29 686	—	—	12	29 686
Japansk . . .	108	138 449	5	7 988	113	146 437
Koreansk . . .	2	888	—	—	2	888
Kinesisk . . .	733	811 506	13	11 293	746	822 799
Summa damp- skibe . . .	2 980	3 731 362	114	107 074	3 094	3 838 436

Seilskibe.

Indklarerede.

Britisk . . .	25	26 947	3	1 301	28	28 248
Amerikansk . .	42	45 684	2	1 826	44	47 510
Tysk . . .	1	633	1	280	2	913
Norsk . . .	4	2 332	—	—	4	2 332
Nicaraguansk .	2	1 594	—	—	2	1 594
Hawajisk . . .	1	1 518	—	—	1	1 518
Siamesisk . . .	2	966	—	—	2	966
Kinesisk . . .	337	63 411	10	3 676	347	67 087
Summa seilskibe	414	143 085	16	7 083	430	150 168
Totalsum	3 394	3 874 447	130	114 157	3 524	3 988 604

Dampskibe.

Udklarerede.

Flag.	Med last.		I ballast.		Summa.		Summarum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britisk . . .	1 551	2 091 044	128	161 642	1 679	2 252 686	3 370	4 505 593
Amerikansk	6	15 885	—	—	6	15 885	12	31 770
Tysk . . .	156	192 534	77	66 038	233	258 572	467	519 253
Fransk . . .	58	117 998	1	816	59	118 814	117	235 951
Overføres	1 771	2 417 461	206	228 496	1 977	2 645 957	3 966	5 292 567

Overført	1 771	2 417 461	206	228 496	1 977	2 645 957	3 966	5 292 567
Hollandsk . .	2	2 814	—	—	2	2 814	4	5 628
Dansk . . .	7	4 172	4	2 384	11	6 556	23	13 708
Norsk . . .	114	87 341	92	73 585	206	160 926	412	321 712
Russisk . . .	7	11 679	5	9 585	12	21 264	24	42 528
Østerrigsk . .	12	29 686	—	—	12	29 686	24	59 372
Japansk . . .	100	129 836	14	16 114	114	145 950	227	292 387
Koreansk . . .	2	888	—	—	2	888	4	1 776
Kinesisk . . .	713	787 882	25	27 531	738	815 413	1 484	1 638 212

Summa

dampskibe 2 728 3 471 759 346 357 695 3 074 3 829 454 6 168 7 667 890

Seilskibe.

Udklarerede.

Britisk . . .	15	12 508	14	16 512	29	29 020	57	57 268
Amerikansk . .	8	11 375	34	32 979	42	44 354	86	91 864
Tysk	2	913	—	—	2	913	4	1 826
Norsk	3	1 628	—	—	3	1 628	7	3 960
Nicaraguansk .	2	1 594	—	—	2	1 594	4	3 188
Hawajisk . . .	1	1 518	—	—	1	1 518	2	3 036
Siamesisk . . .	2	966	—	—	2	966	4	1 932
Kinesisk . . .	321	64 138	2	1 847	323	65 985	670	133 072

Summa

seilskibe . 354 94 640 50 51 338 404 145 978 834 296 146

Totalsum 3 082 3 566 399 396 409 033 3 478 3 975 432 7 002 7 964 036

Naar man bortser fra kinesiske skibe, ser vi ogsaa her, ligesom i de fleste andre østasiatiske havne, at Norge indtager den 3die plads mellem de søfarende nationer repræsenterede i denne havn, idet vi kommer lige efter England og Tyskland.

I Shanghai har alle de fornemste i Kina og Japan virkende bankinstitutter*) sine hovedsæder, ligesom ogsaa de første handelshuse, saavel engelske som tyske og franske, her har sine hovedkontorer.

Værdien af Shanghais hele handel er fra 1894, da den udgjorde i

fremmed import	haikwan tael	30 485 714
kinesisk —	"	6 269 184
export	"	45 340 093

Summa import og export haikwan tael 82 094 991

*) Se under min rapport no. II Kina (hefte 15, 1893, side 574).

og til 1896, da den udgjorde i

fremmed import	haikwan taels	42 466 210
kinesisk —	”	10 737 873
export	”	41 831 213

Summa import og export haikwan taels 95 035 296

steget med omtrent 13 mill. hkw. taels og er de øvrige kinesiske handelsstæder, aabnede for europæere, vidt overlegen. Den dernæst vigtigste stad, Tientsin, repræsenterer saaledes endnu kun lidt over halvdelen (hkw. taels 51 316 367) af værdien af Shanghais hele omsætning, derefter kommer Canton med hkw. taels 46 160 343 og Hankow med en totalsum af hkw. taels 44 306 493. Swatow følger med over 27 millioner, Newchwang og Chinkiang med over 22 millioner.

Alle de i Kina-traden interesserede europæiske magter har generalkonsuler eller konsuler i Shanghai. Jeg skal her for sammenlignings skyld meddele de aflønninger, nogle af disse embedsmænd har.

England aflønner sin generalkonsul, der paa samme tid er chief justice, med £ 2 000 (ca. 36 000 kr.), desuden en konsul, som samtidig er „assisting judge“ med £ 1 200 (ca. 21 600 kr.), 3 vicekonsuler, 1 chief clerk (kancellist) og en vagtmester med fra 700 til 200 £. Samtlige har fri bolig.

Tysklands generalkonsul i Shanghai oppebærer 30 000 mark, vicekonsulen 12 000, tolk-sekretæren 12 000 og konsulatsekretæren 7 200. Samtlige har fri bolig.

Frankrige giver sin generalkonsul i Shanghai 50 000 francs og fri bolig, desuden tilsvarende aflønninger til de underordnede.

Østerrige-Ungarn aflønner sin generalkonsul med ialt 50 000 francs.

Spaniens generalkonsul oppebærer 25 000 francs, nu foreslaaet forhøjet til 30 000.

Holland har just i disse dage udnævnt en fagkonsul i Shanghai, hvis løn jeg endnu ikke har kunnet erfare. Ministerresidenten i Peking er tillige generalkonsul for hele Kina og har i løn 15 000 floriner. Denne løn, der har vist sig fuldstændig utilstrækkelig, skal dog nu forhøjes. Hollands general-konsul for Sydchina (Hongkong) har ligeledes 15 000 floriner (1 fl. = ca. 2.00 francs). Efter hvad den hollandske minister i Peking meddelte mig, var hensigten nu, at Shanghai skulde gøres til generalkonsulat ligesom Hongkong, og at begge skulde aflønnes med 30 000 francs, hvoraf dog omkostningerne ved kontorhold og kinesisk tolk og skriver maa udredes.

Danmark, der nylig oprettede et eget fagkonsulat for Shanghai, lønner sin konsul med 15 500 kroner, fordelt i løn 6 000 kr., opholdspenge 8 000 kr. og kontorhold 1 500 kr.

Belgien har aflønnede konsuler i Shanghai, Tientsin, Hankow og Hongkong, hver med 18 000 francs. Konsulen i Shanghai dog et tillæg af 1 000 francs til tolk.

De forenede rigers generalkonsul i Shanghai er nu aflønnet med

løn	18 000	kroner
kontorbidrag	6 000	„

summa 24 000 kroner

hvtortil kommer indtægten af samtllge konsulatagifter ved hovedstationen Shanghai (gjennemsnitlig fra 1895—97) .	3 522	„
og halvdelen af konsulatagifterne ved de generalkonsulatet nu underlagte 11 vicekonsulater (gjennemsnitlig fra 1895—97)	6 132	„

generalkonsulens samlede indtægt altsaa 33 654 kroner.

Denne sum er fremkommen ved en gjennemsnittsberegning af de i de forskellige havne indkomne konsulatagifter under de 3 sidstforløbne aar.

Jeg hidsættar for oversigtens skyld den i departementet for det indre-
-udarbeidede tabel over generalkonsulatets og vicekonsulaternes indtægt af
konsulatagifter fra norske og svenske skibe, beregnet gjennemsnitligt for de
3 aar 1895—1897.

For generalkonsulatet	Norske fartøier.	Svenske fartøier.	Tilsammen.
ved hovedstationen	kr. 3 522.29	kr. —	kr. 3 522.29
fra vicekonsulaterne	„ 5 706.25	„ 426.21	„ 6 132.46
	kr. 9 228.54	kr. 426.21	kr. 9 654.75

For vicekonsulaterne

i Amoy	„ 289.97	„ 102.13	„ 392.10
- Canton	„ 466.74	„ 38.55	„ 505.29
- Chefoo	„ 787.48	„ 55.63	„ 843.31
- Chingkiang	„ 123.67	„ —	„ 123.67
- Foochow	„ 250.80	„ 3.88	„ 254.68
- Hankow	„ 251.90	„ —	„ 251.90
- Newchwang	„ 900.73	„ 32.00	„ 932.73
- Ningpoo	„ —	„ —	„ —
- Swatow	„ 225.66	„ 83.22	„ 308.78
- Tientsin	„ 818.90	„ —	„ 818.90
- Hongkong	„ 1 590.57	„ 110.63	„ 1 701.20
	kr. 14 934.86	kr. 852.45	kr. 15 787.31

Vistnok er Shanghai nu ikke længere det billige levested, som det var
før, men en aflønning som den, der nu, efter ovenstaaende beregning udgaar
til vor generalkonsul, maa dog siges at være velrigelig. Det kan jo hænde,
at vor nu florerende skibsfart atter gaar ned, men chancerne er, saavidt jeg
kan se, mere for det modsatte. Ved at fordele de fra vicekonsulaterne indfly-
dende midler paa en passende maade mellem de tre nu foreslaaede konsulater,
vil man undgaa den uforholdsmæssige sammenstrømmen af konsulatagifter

paa et sted og samtidig nyttiggjøre disse midler ved at anvende dem til forbedring af de to øvrige konsulators lønninger.

Jeg foreslaar derfor ærbødigst, at de til havet grænsende kinesiske provinser deles mellem generalkonsulatet i Shanghai og de to nu foreslaaede nye konsulater, saaledes at generalkonsulatet foruden at være generalkonsulat for hele riget som sit særskilte distrikt skulde faa sig tildelt provinserne Kiangsu, Chekiang, Tokien og havnene ved Yangtsekiang floden. De under generalkonsulatet lydende vicekonsulater skulde da blive:

i Hankow . . .	(halvdelen af den gennemsnitlige konsulatafgift)	kr.	932
i Chingkiang . .	(— " " —)	"	123
i Ningpoo . . .	(— " " —)	"	—
i Foochow . . .	(— " " —)	"	254
i Amoy	(— " " —)	"	392

Summa konsulatafgifter ved vicekonsulater kr. 1 701

Denne sum skulde altsaa tilfalde generalkonsulen, der, naar den gennemsnitlige indkomst af hovedstationens konsulatafgifter, kr. 3 522, lægges til, ialt af disse afgifter skulde oppebære en sum af kr. 5 223 eller med et rundt tal kr. 5 200.

Ifald generalkonsulens løn bibeholdes, som den nu er opført i budgettet, skulde hans samlede indtægter kunne beregnes som følger:

løn	kr. 18 000
kontorbidrag	" 6 000

Summa anslag kr. 24 000

beregnete konsulatafgifter " 5 200

Summa indtægter kr. 29 200

Dette staar for mig nu som en i forhold til de forenede rigers betydelige stilling i skibsfartshenseende passende indtægt. Den kan forefalde noget høi, sammenlignet med f. eks. Tysklands repræsentants indtægter, men her maa ikke glemmes, at Tyskland har ladet bygge et sandt palads til sin repræsentant i Shanghai, saa han ingen udgifter har til hus etc. Ligeledes maa det ikke lades af sigte, at prisen paa hus og alle livsfornødenheder er i stadigt stigende, og at derfor en aflønning, der sattes knappere end den nu foreslaaede, snart vilde vise sig for liden.

Efter lignende beregning, som her ovenfor for Shanghais vedkommende, skulde konsulatet i Hongkong, ifald dets distrikt blev bestemt til at omfatte provinserne Quangtung og Hainan, have halvdelen af de ved vicekonsulaterne i Swatow og Canton ligesom det hele beløb af de i Hongkong selv indkommende konsulatafgifter eller tilsammen kr. 2 514, med et rundt tal 2 500. Konsulatet i Tientsin atter, med distrikt bestaaende af provinserne Chili og Shantung, vilde af vicekonsulaterne i Newchwang og Chefoo samt af Tientsin selv oppebære en sammenlagt sum af kr. 2 593 eller med et rundt tal 2 600.

Den naturlige fordeling af provinserne efter disse konsulators beliggenhed giver saaledes en ikke altfor stor forskjellighed i fordelingen af konsulatafgifterne, naar Shanghais store betydning tages i betragtning.

Jeg maa allerede nu paapege, at det visseligen snart vil vise sig nødvendigt at bygge eget hus til generalkonsulatet i Shanghai. Det er imidlertid et spørgsmaal, der maa lede til grundige undersøgelser gennem vor repræsentant paa stedet. Jeg maa her indskrænke mig til at gjengive, hvad hr. generalkonsul Bock paa min opfordring meddelte mig. Hr. Bock skriver:

En tomt passende for konsulat.

Paa „Bund“ er intet land at erholde — hvis der var noget tilsalgs, vilde det mindst koste 20 000 taels pr. mow (1 mow er 7 260 engelske ☐ fod eller omtrent 84×84 ☐ fod).

En tomt, centralt beliggende, kan muligens erholdes for 7 000 taels pr. mow — for 15 000 taels kunde et passende grundstykke faaes. En passende konsulatbygning vil koste ca. 10 000 taels.

I betragtning af den store vanskelighed ved at erholde passende hus — forenet med en stigende husleie samt den store betydning, Shanghai maa fortfarende faa — for de forenede rigers handel, skibsfart og andre interesser — vil jeg stærkt tilraade, at staten kjøbte tomt — og byggede konsulat, det vil sige: embedslokale — privatbolig for generalkonsulen og vicekonsulen.

Shanghai den 27de januar 1898.

Carl Bock.

At en aflønnet vicekonsul paa en saa vigtig plads som Shanghai er nødvendig, er jo allerede anerkjendt ved oprettelsen af denne post. Forsøgsvis blev der tildelt denne vicekonsul en aflønning af 6 000 kroner. Efter forholdene i østen og den sociale stilling, konsulære embedsmænd der indtager, kan der ikke være nogensomhelst tvil om, at denne sum er for knapt tilmaalt. Jeg konfererede med flere af konsulerne derude, og vi kom til det resultat, at en aflønning af kr. 9 000 om aaret vilde være passende for denne stilling.

Mit ærbødige forslag er altsaa, at generalkonsulatet i Shanghai bibeholdes med følgende budget:

Generalkonsulens løn	kroner 18 000
kontorbidrag	„ 6 000
	kroner 24 000
vicekonsulens løn	„ 9 000
summa anslag	kroner 33 000

Naar til generalkonsulens faste ind-	
tægter	kroner 24 000
lægges de beregnede konsulatavgifter	„ 5 200
vil hans aarlige indtægt gaa op til .	kroner 29 200

H o n g k o n g .

Som allerede nævnt i mine foregaaende rapporter om Japans og Kinas handel eksisterer der ingen handelsstatistik for den engelske koloni Victoria (Hongkong). Man kan derfor ikke give nogen paa tal støttet fremstilling af denne bys enorme betydning som handelssted. Det maa være nok at sige, at en stor del af de til Kina, Japan, Korea og Sibirien indførte varer gaar over Hongkong som transitplads. Som før paapekt sker dette ofte, fordi kjøbmænd i Kina og Japan derved opnaar at skjule varernes produktionssted, hvilket i mange tilfælde er af interesse for dem. Af den kinesiske „Maritime Customs“ statistik sees det imidlertid, at Hongkong langt overtræffer noget andet sted eller land i henseende til saavel import som export til Kina, idet disse, der i 1893 gik op til den samlede sum af 129 181 223 hkw. taels, i 1896 allerede var steget til 154 409 590 hkw. taels, medens hele Storbritanniens import og export til Kina i nævnte aar kun udgjorde respektive 39 823 987 og 55 853 436 hkw. taels.

For de forenede riger er Hongkong af den allerstørste betydning, fordi vore fartøier spiller en saa stor rolle i den store fragtfart paa stedet, og fordi saa mange befragtninger paa dette sted afsluttes til saagodtsom alle østasiatiske havne. Da der ingen statistik findes, kan jeg ikke opgive vor skibsfarts betydning i sammenligning med andre nationers, men antageligvis indtager vi ogsaa her den 3die plads, efter Storbritannien og Tyskland. Derimod meddeler vor vicekonsul paa stedet mig følgende tabel over vore landes deltagelse i skibsfarten for de sidste 6 aar:

1892	34 dampskibe	39 772 tons
1893	60 „	65 803 „
1894	77 „	71 132 „
1895	127 „	145 360 „
1896	101 „	98 006 „
1897	162 „	162 109 „

Af de i det sidstnævnte aar indkomne fartøier var der 12 svenske og 148 norske, førstnævnte med 14 172, sidstnævnte med 146 379 tons. To fartøier med 1 558 tons laa over i havnen fra 1896.

Den store øgning i 1897 skriver sig tildels fra den omstændighed, at flere norske skibe var engagerede i „timecharter“ mellem Nordamerikas forenede stater og Kina, tildels fra den stærkt øgede trade paa Sydkina, medens traden paa Nordkina viser en tilbagegang fra foregaaende aar.

Efter hvad jeg erfarede af vor vicekonsul paa stedet, har dets handel i 1897 været trykket paa grund af pengeknaphed og den lave kurs. Hvad der har

været importeret af skandinaviske varer, er ikke muligt at erfare paa grund af manglende statistik. Dog kunde jeg konstatere, at mindre partier svensk jern og staal har været importeret, dog til lidet tilfredstillende priser. I Hongkong mødte jeg for første gang i østen atter svenske sikkerhedsfyrstikker, men maatte desværre ogsaa her erfare, at disse, saavel som de norske, var næsten aldeles forsvundne paa markedet, og at der nok var liden chance for at gjenerobre den tabte position — med mindre kursen skulde stige betydeligt. Man er vistnok aldeles overbevist om den svenske og norske vares overlegenhed over den japanske, men den store masse af forbrugere synes at finde de sidstnævnte gode nok, og prisen paa disse er saa lav, at den forbyder enhver konkurrence fra Europa. Antagelsen af guldmüntfoden i Japan har i saa henseende ingen væsentlig rolle spillet, da kursdifferencen mellem 1 jap. yen og 1 mex. dollar (den brugelige mynt: ogsaa i Hongkong) under løbet af 1897 gjennemsnitlig blot udgjorde nogle faa procent.

Norske konserver, brændevin, kondenseret melk og smør har der været gjort nogen forretning med, og affærerne hermed vilde have vist et endnu bedre resultat, hvis ikke andre lande, saasom Amerika og Australien, havde gjort saa stor konkurrence med varer sendt over til konsignation til meget lave priser.

Nogen export til de forenede riger synes der ikke at have fundet sted fra Hongkong. Nogle direkte forespørgsler fra Sverige og Norge ledte ikke til afsluttelsen af affærer. De fleste af vore kjøbmænd synes at købe sine varer i Europa. Jeg hidsætter dog følgende engelske prislister over visse exportgjenstande, der maaske kunde friste til indledelsen af mere direkte forbindelser:

Cassia Lignea	30 sh. 6 d—30 sh. 9 d	pr. cwt.
Cassia Broken	18 sh. 6 d	" "
Staraniseed Oil	6 sh. 10 d	pr. lb. english.
Cassia Oil 75/80 % Aldehyd .	4 sh. 6 d—4 sh. 10½ d	" —
Staraniseed	110 sh.—112 sh.	pr. cwt.
	frcs. 270—275	pr. 100 kilos.
Cassia buds	96 sh.—100 sh.	pr. cwt.
Gallnuts	60 sh.—62 sh.	" "
Bristles Black Assorted . .	1 sh. 7 d	pr. lb. english.
— — B.	1 sh. 11 d—2 sh.	" —
— — A.	3 sh. 6 d	" —
— — Extralong.	4 sh. 3 d	" —

Det vil af det ovenstaaende sees, at spiller Hongkong endnu saagodt-som ingen rolle for vor handel, saa spiller det en saa meget større rolle for vor skibsfart baade som losse- og ladested og som befragtningscentrum. Naar derfor et konsulat skulde oprettes for Sydkina, kunde, skjønt Hongkong er engelsk koloni, intet andet sted komme i betragtning, thi det i nærheden liggende Canton er, om end ikke faa norske skibe (i 1896 indklareredes 19 dampskibe med 17 115 tons) anløber der, dog af langt mindre betydning for fragtfarten. I Hongkong vil en konsul altid kunne følge med fragtmarkedet og være til stor nytte for vor skibsfart.

De fleste stater har da ogsaa vel aflønnede fagkonsuler paa stedet. Tyskland: 1 generalkonsul med 24 000 mark; Frankrige: 1 generalkonsul med 28 000 francs; Østerrige-Ungarn: foreslaar i disse dage oprettelsen af et konsulat i Hongkong; Holland: 1 generalkonsul med 15 000 floriner (1 fl. = 2.00 frcs.); Belgien: 1 konsul med 18 000 francs. Spanien har sine konsuler for Sydkina i Canton og Amoy paa grund af den livlige trafik mellem disse og andre sydkinesiske havne og Philippinerne. Aflønning 20 000 frcs. hver.

Endskjønt Hongkong som engelsk koloni og sæde for civile og militære engelske myndigheder med deraf følgende større luxus og repræsentation nok maa ansees for at være et dyrere opholdssted end de fleste andre byer i østen, tror jeg dog, at en aflønning af kr. 15 000 med tillæg af de beregnede konsulatafgifter 2 500 kr. aarlig, indtil videre maa ansees for tilstrækkelig.

Mit ærbødige forslag bliver altsaa,

at der i staden Hongkong oprettes et aflønnet konsulat, med distrikt bestaaende af den engelske koloni Victoria og de kinesiske provinser Qvangtung og Hainan, hvorhos, som følge heraf, vicekonsulaterne i Swatow og Canton vil blive underlagte dette konsulat,

at konsulens løn maatte

fastsættes til	kr. 15 000
anslag til kinesisk tolk og skriver	” 1 000
beregnede konsulatafgifter	” 2 500

summa indtægter kr. 18 500

Tientsin.

Tientsin er i de sidste to decennier gaaet fremad i en ganske forbausende grad: Der, hvor før kun var en kineserby med faa europæiske begyndende firmaer, reiser sig nu langsmed floden Peihos bredder en smukt og regelmæssig anlagt europæisk handelsby med store varehuse, banker, forretningshuse, hoteller og al den komfort og luksus, som i form af klubber osv. følger den europæiske storhandels invasion i disse fjerne egne. Ligesom i Shanghai er kommunalvæsenet her delt mellem engelskmænd og franskmænd, hvorhos i Tientsin det tyske element gjør sig stærkt gjældende. Nye forretningshuse aabnes stadigt, og store masser af europæiske og amerikanske varer stables op i havnestaden Taku, hvor nu store kaier dels er opførte, dels er projekterede. Det paatænkes ogsaa at opmudre floden helt til Tientsin selv, saa at omladningen til jernbanen eller til lægtene i Taku ialfald delvis skal kunne undgaaes. Maskiner til jernbaner og til de ny-aabnede fabrikker saavel som til arsenalet indføres i betydelige kvantiteter, og i maskintraden fra New York via Suez-kanalen og det indiske hav — vel det mærkeligste udslag af den moderne rederivirksomhed — er flere store norske, særlig bergenske, dampere stadigt beskjæftigede. Peking er nominelt endnu ikke aabnet for europæere og deres handel, dog har allerede

3 forskjellige (deraf en dansk, hr. Kjerulf) europæiske kjøbmænd allerede i længere tid havt tilladelse til at handle der, og nu er de fleste østasiatiske banker ogsaa etablerede i hovedstaden. Jernbanen er, som allerede sagt, fuldført fra Tientsin til udenfor Pekings mure, og Tientsins betydning vil stige mere og mere, efterhvert som Peking og hele det rige opland aabnes for europæisk indflydelse og europæiske varer. De rige kulleier vest for Peking og Shansidistriktets store mineralske rigdomme vil, om banen fortsættes som paatænkt, i en nær fremtid forøge Tientsins betydning og hele Nordkinas handelsudvikling i en umaadelig grad. Allerede nu har jernbanelinien nordover fra Tientsin til Shanghaikwan aabnet de store kulgruber, kjendte under navnet Kaiping-gruberne, for export. Hidtil havde de væsentlig forsynet det lokale behov i Tientsin. Byens betydning som centrum for reformarbeidet efter krigen vises derved, at de nye undervisningsanstalter som universitet, skoler for sjø- og landkadetter, telegrafskole og medicinsk skole, samtlige er oprettede i Tientsin.

Byens ind- og udførsel vil bedst sees af følgende tabel for 1896:

fremmede varer (netto)	haikwan tael	29 490 949
kinesiske varer (netto)	” ”	13 263 578
Summa indførsel		haikwan tael 42 754 527
export (netto)	haikwan tael	8 561 840

De største tal paa importlisten opnaar russisk petroleum, hvoraf der indførtes 3 246 000 gallons, dernæst amerikansk 2 743 200 gallons. Af naale indførtes der 1 512 950 mille og af fyrstikker 1 411 869 gross, mest japanske. Dernæst kommer bomuldsvarer med shirtings 1 297 470 og af „american sheetings“ 1 085 977 stykker. Af jern, nail rod og bar indførtes 31 247 piculs*), af staal 23 243 piculs. Hvor meget heraf er af svensk oprindelse, er umuligt at opgive, da, som før bemærket, statistiken tager det europæiske kontinent underet som exportfaktor, uden at skjelne paa de forskjellige nationer, kun med undtagelse af for Ruslands vedkommende.

Hvad vore lande skulde kunne opnaa at exportere til Tientsin, skulde nærmest være staal og jern, traadspiger, træmasse til papirfabrikation, papir, bygningsmateriel saasom færdige døre og vinduer, kanske færdigbyggede træhuse, iøvrigt de mindre ting som elektriske apparater, petroleumskogere og konserver.

Af stor vigtighed er det at have en aarvaagen konsul paa dette sted, fordi blandt andet alle arsenalets behov af jern og staal her udbydes til anbud.

Skibsfarten paa Tientsin (havnestaden Taku) illustreres bedst ved følgende tabel:

*) 1 picul = 100 catties = 133 $\frac{1}{3}$ eng. lbs. = 60,543 kilogram.

Dampskibe.
Indklarerede.

Flag.	Med last.		I ballast.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britisk	274	273 384	7	7 382	281	280 766
Tysk	6	4 737	—	—	6	4 737
Norsk	42	33 223	4	3 656	46	36 879
Japansk	33	27 750	—	—	33	27 750
Koreansk	1	444	—	—	1	444
Kinesisk	256	237 050	45	17 244	301	254 294
Summa dampskibe	612	576 588	56	28 282	668	604 870

Seilskibe.
Indklarerede.

Britisk	20	10 747	1	335	21	11 082
Amerikansk	7	3 800	—	—	7	3 800
Tysk	2	1 238	—	—	2	1 238
Summa seilskibe	29	15 785	1	335	30	16 120
Summa summarum	641	592 373	57	28 617	698	620 990

Dampskibe.
Udklarerede.

Flag.	Med last.		I ballast.		Summa.		Summarum. Ind- og udklarerede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britisk	210	203 360	71	77 406	281	280 766	562	561 532
Tysk	2	1 243	4	3 494	6	4 737	12	9 474
Norsk	15	13 669	31	23 210	46	36 879	92	73 758
Japansk	12	10 866	21	16 884	33	27 750	66	55 500
Koreansk	1	444	—	—	1	444	2	888
Kinesisk	266	219 593	35	34 701	301	254 294	602	508 588
Summa dampskibe	506	449 175	162	155 695	668	604 870	1 336	1 209 740

Seilskibe.
Udklarerede.

Britisk	3	1 366	17	9 381	20	10 747	41	21 829
Amerikansk	1	452	6	3 348	7	3 800	14	7 600
Tysk	—	—	2	1 238	2	1 238	4	2 476
Summa seilskibe	4	1 818	25	13 967	29	15 785	59	31 905
Summa summarum	510	450 993	187	169 662	697	620 655	1 395	1 241 645

Jeg føier hertil den sammenlignende tabel over de udklarede skibe fra de forskjellige nationer under de sidste fem aar:

Flag.	1891.		1892.		1893.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Amerikansk	3	1 417	4	2 559	2	1 197
Østerrigsk	—	—	—	—	—	—
Britisk	305	252 063	285	246 588	303	262 358
Kinesisk	289	208 157	306	223 592	279	209 563
Koreansk	—	—	—	—	—	—
Dansk	—	—	—	—	—	—
Hollandsk	—	—	2	1 344	—	—
Tysk	52	30 928	29	16 325	26	16 365
Hawajisk	—	—	—	—	—	—
Japansk	11	8 560	19	17 336	22	19 347
Nicaraguansk	—	—	—	—	—	—
Russisk	1	219	1	190	—	—
Norsk	11	6 120	3	2 048	5	3 584
Total .	672	507 464	649	209 982	637	512 414

Flag.	1894.		1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Amerikansk	3	1 426	2	1 154	7	3 800
Østerrigsk	2	1 074	4	3 044	—	—
Britisk	368	318 285	369	352 106	301	291 513
Kinesisk	199	153 366	154	125 528	301	254 294
Koreansk	—	—	—	—	1	444
Dansk	—	—	1	864	—	—
Hollandsk	4	3 288	2	1 344	—	—
Tysk	65	52 514	128	115 610	8	5 975
Hawajisk	—	—	1	878	—	—
Japansk	19	14 369	4	2 215	33	27 750
Nicaraguansk	—	—	1	673	—	—
Russisk	—	—	—	—	—	—
Norsk	18	11 797	22	14 033	46	36 879
Total	678	556 119	688	617 449	697	620 655

Af denne tabel vil først og fremst sees den gradvise stigen i antallet af de norske fartøier i de sidste 3 aar og den pludselige forøgelse fra 22 i 1895 til 46 i 1896; sikkerligen har antallet tiltaget senere. Værd at lægge mærke til er, at medens det samlede antal skibe af alle nationer sammenlagt ikke er steget synderlig fra 1895 til 1896, saa er de tyske skibes antal gaaet ned fra 128 i førstnævnte til blot 8 i sidstnævnte aar. Dette forklarer den stærke øgning i de norske skibes antal; vi har, med andre ord, fordrevet den tyske konkurrence, der holdt paa at blive aldeles overhaandtagende.

Af de øvrige magter, der her er repræsenterede, lønner England sin konsul med £ 1 100 = ca. 19 800 kroner, (fri bolig), Tyskland sin med

24 000 mark og fri bolig (desuden anslag til tolksekretær 10 000 og til kontorist 5 400 mark), Frankrige sin med 26 000 francs, Belgien sin med 18 000 francs, samtlige med fri bolig.

Jeg antager, at en aflønning af 15 000 kroner med tillæg af de beregnede konsulatafgifter i Tientsin, Chefoo og Newchwang, sammenlagt kr. 2 593 eller med et rundt tal 2 600 kr. maatte være tilstrækkelig for en repræsentant for de forenede riger, i alle fald til at begynde med. Hus er ikke billigt, hvorimod prisen paa alle levnetsmidler er lav.

Mit ærbødige forslag gaar altsaa ud paa,

at der oprettes et lønnet konsulat i Tientsin med distrikt omfattende provinserne Chili og Shantung, hvorhos, som følge heraf, vicekonsulaterne i Chefoo og Newchwang vil blive underlagt dette konsulat,

at konsulens løn maatte

fastsættes til	kr. 15 000
anslag til kinesisk tolk og skriver	„ 1 000
med beregnede konsulatafgifter	„ 2 600

Summa indtægter kr. 18 600

Angaaende nødvendigheden af særskilt anslag til kinesisk tolk og skriver gjælder de samme betragtningsmaader som for Japans vedkommende. Et saadant anslag bevilges næsten af alle stater uafhængigt af vedkommende konsuls løn og andre indtægter, fordi det ansees for en aldeles nødvendig fast udgift for konsulatet, som bør erstattes af staten.

Rekapitulation.

Forslag til svenske og norske konsulater i Kina.

1. Generalkonsulat i Shanghai.

Generalkonsulens løn	kr. 18 000
kontorbidrag	„ 6 000
	kr. 24 000
Vicekonsulens løn	„ 9 000

Summa anslag kr. 33 000 kr. 33 000

Naar til generalkonsulens faste indtægter	kr. 24 000
lægges de beregnede konsulatafgifter	„ 5 200

vil hans samlede årlige indtægt gaa op til kr. 29 200

Overføres kr. 33 000

Overført kr. 33 000

2. Konsulatet i Tientsin.

Konsulens løn	kr. 15 000	
anslag til kinesisk tolk og skriver	„ 1 000	
	Summa anslag	kr. 16 000 „ 16 000
beregnete konsulatafgifter	„ 2 600	
	Summa indtægter	kr. 18 600

3. Konsulatet i Hongkong.

Konsulens løn	kr. 15 000	
Anslag til kinesisk tolk og skriver	„ 1 000	
	Summa anslag	kr. 16 000 „ 16 000
beregnete konsulatafgifter	„ 2 500	
	Summa indtægter	kr. 18 500
Summa anslag for konsulater i Kina		kr. 65 000

Singapore.

„The Straits Settlements“, hvilke før stod under „the East India Company's“ jurisdiktion, blev gjort til en „Crown Colony“ i 1867. De bestaar af den store ø Singapore, den mindre Penang, Malacca og provinsen Wellesley paa fastlandet, endnu en landstribet og øen Pangkor, sammenkjendt under navnet „The Dindings“, Cocos øerne og Christmas øen. Provinsen Wellesley producerer sukker og vil, om en jernbane fuldføres til det indre, sandsynligvis faa megen betydning. Malacca synes at befinde sig i stagnation, efterat det har ophørt at være udførselsstedet for halvdøns produkter. Dets eneste udførselsartikel af betydning er nu tapioca (sago), som produceres i store kvantiteter ved kinesisk kapital og arbejde. Nu kan det kun kaldes en forstad til Singapore og vil forblive saa, til det lykkes kineserne at nyttiggjøre dets frugtbare land, som dets egne malayiske befolkning er altfor dovne til at forsøge paa.

Endskjønt Singapore vistnok har borttaget en del af den fordelagtige omsætning, der fandt sted mellem Penang og de nærliggende under Englands protektion staaende malayiske stater, viser dog statistiken en stadig fremgang i denne kolonis indtægter.

Singapore er en af Østasiens interessanteste stæder. Dets beliggenhed mellem grønne høje, den rige tropiske vegetation og dens mangefarvede befolkning paatrængte sig straks den reisendes opmærksomhed. Man er jo ogsaa fra andre byer i østen vant til noget af hvert i henseende til de forskjellige racer, der viser sig, men intetsteds findes noget saa broget som i, Singapore, thi her mødes den indfødte malayer med den indflyttede kineser,

klung'en, javaneseeren, arabereen, seedy-boy'en, dyakken og bugis blandes om hinanden, alle klædte, hvis de idetheletaget har noget paa, som er værd at nævne, i de mest brogede klædningsstykker. Herimellem bevæger sig de hvidklædte og hvidhjelmede europæere, engelske officerer, engelske, tyske, franske og hollandske kjøbmænd. Men Singapore har, foruden at have æren af at være verdens første frihavn i vor tid, ogsaa flere andre særegne egenskaber, der udmærker det fremfor øens andre byer, nemlig dets mærkværdige historie fuld af blodsudgydelser og forandringer, snart hollandsk, snart engelsk, alt efter krigslykken, indtil det i 1830 havnede under det østindiske kompanis jurisdiktion og i 1867 blev ophøiet til „Crown Colony“; dets geografiske beliggenhed paa den sydligste spids af Asiens fastland, „hjørnet“ mellem Østasien og den øvrige del af verden, og endelig som en af det engelse verdensherredømmes militære hovedhjørnestene. Uden dette stærkt befæstede punkt med sine umaadelige kullagere, vilde det være næsten umuligt for England at holde den dominerende stilling i det fjerne øst, som det gjør.

Singapores befolkning tæller 5 254 europæere og amerikanere, deri medregnet den engelske garnison af 1 160 mand, 3 589 eurAsianere (afkom af europæere og indfødte kvinder), 121 908 kinesere, 35 992 indfødte malayere, 16 035 af de forskellige indiske racer og 1 776 af andre nationaliteter saasom arabere, japanesere, siamesere, singhalesere etc. etc., alt i alt en befolkning af 184 554 indbyggere. Man vil se, at kineserne er de talrigste. De er ogsaa de driftigste. De er mellemmand næsten ved hver handel, der afsluttes. De store europæiske handelshuse skulde ikke kunne udrette meget uden den hjælp, de faar af deres kinesiske „shroffs“ eller „compradors“. Det gjælder her som overalt i østen: kineseren er handelsmanden „par excellence“. Ja, om man saa blot skal købe en ringe gjenstand af en malayisk haandværker eller kjøbmand, saa ser man straks en udenforstaaende kineser blande sig i sagen, optrædende som mellemmand mellem kjøber og sælger, udjevne uoverensstemmelser i meninger om varens værdi og afgjøre salget, saa at begge parter mener at have gjort en god handel. Tusinder af misforngiede kinesere forlader sin hjemstavn for at nedsætte sig under det frie engelske flag, der giver lighed for lov, frihed i handel og fast ansatte skatter istedetfor mandarinernes tyranni og vilkaarligheder. Mange medlemmer af hemmelige politiske kinesiske selskaber flygter hid for at undgaa mandarinernes efterstræbelser. Talrige hemmelige politiske selskaber dannede sig da ogsaa i Singapore til stor forargelse for det himmelske riges regjering, der ikke har undladt høilydt at beklage sig herover. Der blev da gennem et dekret i 1890 sat en officiel stopper for disse politiske „Umtriebe“, men det er vel et aabent spørgsmaal, om dette forbud mod dannelsen eller existencen af disse selskaber ganske har kunnet udrydde dem; det er vel mere antageligt, at de fremdeles eksisterer, men kun saa meget mere hemmeligt.

Betydningen af Singapore som indførsels- og udførselshavn fremgaar af følgende tabel:

	Indførsel.	Udførsel.
1893	£ 13 878 537	£ 11 889 813
1894	„ 14 041 750	„ 12 005 991
1895	„ 14 472 688	„ 12 085 213
1896	„ 14 901 507	„ 12 447 668

Heri er ikke ind- og udførsel af guld og sølvbarrer eller myntsorter iberegnet.

De forenede riger deltager ikke i denne handel, kun Sverige sees i 1895 at have udført for 4 128 mexican dollars til Singapore. Hvori disse varer bestod, har det dog ikke lykkedes mig at konstatere. Betingelserne for at skabe en export fra vore lande til „The Straits Settlements“ måa, saavidt jeg har kunnet erfare, være omtrent de samme som for Kina og Japan. Svensk jern og staal vil have samme chance her som der, ifald priserne kan sættes lige lavt som de engelske, der her er overveiende. Der indførtes til Singapore i 1895 for £ 2 009 145 og i 1896 for £ 1 487 682 i metaller. Jeg forhørte mig specielt angaaende muligheden af import af kassebord fra Norge og Sverige. Det blev mig opgivet, at de kasser, der her brugtes til forsendelse af „petroleumtins“, gjordes af træ fra Straits Settlements selv og var saa billige, at amerikanerne ikke kunde konkurrere med kassebord af deres billigste slags, nemlig Oregon pine. Kassen leveredes her til 17 à 18 cents stykket (1 mex.dollar = 100 cents = 1 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d eng. mynt, febr. 1898), størrelse 1' 8 $\frac{1}{2}$ " $\times$ 1' 3" $\times$ 10 $\frac{1}{4}$ ". Bordenes tykkelse for sider, laag og bund $\frac{1}{2}$ ", for endestykkerne $\frac{3}{4}$ ". Desuden meddeltes der mig, at man mere og mere ophørte med at anvende kasser til omslag om petroleumstins som værende unødvendige. Blikbeholderne forsendes i dampskibene, som de er, idet risikoen af tab ved lækage har vist sig at være mindre end omkostningerne ved indpakningen i trækasser. Der synes saaledes at være liden udsigt til export af denne artikel her i modsætning til, hvad tilfældet er paa Java og Sumatra, hvorfra den meste petroleum udføres indpakket i norske kasser. Imidlertid er stigningen i exporten af russisk petroleum, hvoraf der synes at være et hovedoplagssted for omliggende stæder og lande her i Singapore, saa stor, at man ikke kan vide, om der ikke under forandrede omstændigheder kan aabne sig et marked her ogsaa. En omstændighed, som dog gjør en saadan eventualitet mindre sandsynlig, er den, at der nu bygges flere og flere tankbaade for petroleum, der tager varen direkte uden indpakning fra et oplagssted til et andet. Derfor ser man ogsaa nu, at petroleumsreservoirer bygges overalt i de store havnestæder Saigon, Hongkong, Shanghai etc. etc.

Udsigterne for export af færdigbyggede huse her, som burde kunne give et rigt udbytte, er, efter hvad jeg hører, umuliggjort derigjennem, at de her talrigt optrædende hvide myrer i utrolig kort tid ødelægger alt det bløde træ. Det er kun det jernhaarde „hardwood“ fra det indre af landet, der staar sig imod dem og det endnu kun for en ikke lang periode. Selv de af petroleum gennemtrængte kassebord, som i nogen tid har ligget i lagerrummene, bliver opædte. Om der kunde opfindes et middel mod dette onde, vilde sikkert saavel Kina som de sydligere dele af Asien blive et godt marked for vore smukt byggede praktiske og billige færdigbyggede huse. Alle, som jeg har vist de faa tegninger og planer, som jeg havde med, var meget indtagne i dem og spaaede dem en god fremtid — hvis myrerne kunde beseires.

Nogen indførsel af trælast finder ikke sted, da behovet tilfredsstilles af landets tilgang.

Hvorvidt disse ovennævnte og andre varer vil kunne have nogen udsigt til at vinde indgang i Singapore og settlements, vil her som i Kina og Japan afhænge af, at et skandinavisk firma etablerer sig paa stedet og kan gjøre opofrelser i begyndelsen for at indføre varerne, eller at et export-firma i hjemlandene, der har paalidelige agenter eller filialer herude, vil gjøre det samme. At ethvert saadant foretagende bør have støtte i vort konsulat, og at denne støtte vil kunne være af ganske anden betydning, hvis vi paa stedet faar en fagkonsul, er selvsagt.

Da Singapore i henseende til søfarten paa grund af sin beliggenhed, danner ligesom mellemeddet mellem Europa, Indien, hollandsk Indien og det fjerne østen, er det klart, at den aaret om samlede tonnage er ganske imponerende. Følgende tabel viser de under 1896 ind- og udklarerede fartøier efter nationalitet:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Amerikanske	5	4 896	5	4 896
Østerrigske	26	62 315	26	62 315
Britiske	2 965	2 630 008	2 967	2 630 472
Belgiske	1	1 689	1	1 689
Hollandske	842	283 777	842	284 410
Franske	121	182 390	121	182 390
Tyske	321	484 844	322	484 447
Italienske	53	46 318	53	46 318
Japanske	25	54 172	25	54 172
Russiske	9	25 503	9	25 503
Svenske og norske	71	79 797	71	79 797
Spanske	52	110 720	52	110 720
Total	4 491	3 966 429	4 494	3 967 129

Af disse indkom 4 458 med last og 93 i ballast og seilede 4 461 med last og 93 i ballast.

Af de i 1896 ankomne lastede svenske og norske fartøier var 15 svenske og 47 norske. Desuden 9 i ballast, hvis nationalitet jeg ikke har faaet opgivet. I 1897 voksede tonnagen imidlertid i en ganske forbausende grad; idet de norske skibes antal gik op til 133 med 126 809 tons, de svenske derimod gik ned til 7 med 8 267 tons, sammenlagt 140 skibe med 135 076 tons. At vi tiltrøds for denne imponerende tonnage kun bliver no: 4 i rækken af her repræsenterede nationer, betinges deraf, at hollænderne her rykker op med den talrige flaaede, der besørger den lokale trafik og handel med Sumatra og Java, hvorved ogsaa den hollandske dampskibslinje paa Europa regnes med sin rutegaaende store tonnage. Dette sidste moment spiller her, ligesom i de øvrige østlige havne; ogsaa en stor rolle ved bedømmelsen af den franske og tyske tonnage.

Ligesom Hongkong er den store befragtningsplads for fragterne nordover til Kinas nordlige havne, Japan og Sibirien, saaledes er Singapore centrum for befragtninger i et uhyre net, der strækker sig fra Bombay over Colombo, Calcutta, Sumatra, Java, Borneo, Bangkok, Saigon, Canton, Hong-

kong, Philippinerne og ligetil Shanghai med mellemliggende havne. Ris, sukker og petroleum nordover og kul sydover er de væsentligste af de fragter, som bydes. Medens vistnok meget af det gods, der gaar til anløbsstederne for de store rutegaaende engelske, tyske og franske dampskibslinjer, besørger af disse, er der nok af beskæftigelse for vore skibe i fragterne paa disse havne og mellemhavnene. Det var derfor ogsaa vor hervedværende vicekonsul, Mr. Craig's, mening, at der ingen grund var til at frygte for en formindskelse af vor tonnage her for det første. Især troede han, at traden paa og fra Bangkok vilde forøges betydelig og sysselsætte mange skibe. Ligeledes den altid øgede petroleums- og sukkertrade fra hollandsk Indien til Kina og Japan.

For farten paa Bangkok vil særlig moderne skibe med stor lasteevne (ca. 2 000 tons) og ringe dybgaaende vise sig praktiske. Barren udenfor Bangkok er kun 13.6 fod (engelsk) dyb, og skibe, som vil gaa i denne fart, bør derfor ikke være meget mere dybgaaende for at undgaa nødvendigheden af at losse for meget i lægtene udenfor barren, hvilket naturligvis forårsager ekstra omkostninger. Forresten gjælder her de samme betingelser for opnaaelsen af gode fragter som udviklet under „Skibsfart paa Japan og Kina“: Sideporte, mellemdæk og indretning til indfødte passagerer og helst ikke under 10 miles fart.

Udsendelse af fagkonsul nødvendig.

Det vil af det foregaaende sees, hvilken betydning Singapore har for skibsfarten, og det gjælder for os nu at benytte de midler, der staar til vor raadighed, for at befæste og yderligere udvikle den fordelagtige stilling, vor skibsfart har opnaaet herude. Naar vor tonnage paa et aar, 1897, der ellers ikke kan siges at have været synderlig gunstigt for skibsfarten, er gaaet op til næsten det dobbelte af det foregaaende aar, synes det at være et godt varsel for fremtiden. Det første og vigtigste middel i saa henseende er ansættelsen af en udsendt dygtig fagkonsul, fuldt fortrolig med vore sjøfartsforhold og fragtmarkedet i det hele, saa at han kan være istand til at give vore redere raske og paalidelige underretninger om fragtmarkedets stilling m. m. gennem sine rapporter. Thi det er rigtigt, hvad den norske konsulatkomite af 1891 siger i sit forslag: „Komiteen finder særligen at maatte anbefale Singapore som station for den eventuelle fastlønnede konsul saavel paa grund af havnens centrale beliggenhed, som navnlig fordi den er midtpunktet for den asiatiske skibsfarts bevægelse, hvorfra det ogsaa er lettest at overskue det samlede fragtmarked, og hvor vistnok ogsaa adgangen er bedst til at erhverve alle hidhørende oplysninger.“

Konsulens aflønning.

Naar jeg her skal gjøre forslag til konsulens aflønning, maa jeg, foruden at henvise til de almindelige bemærkninger, jeg har tilladt mig at gjøre ved forslaget for Japan og Kina, i ærbødighed gjøre opmærksom paa, at en konsuls stilling i Singapore bliver en mere repræsentativ end i de

øvrige af østens byer, idet han her socialt ikke blot er stillet ligeoverfor sine kolleger, konsulerne for de andre repræsenterede nationer, men ogsaa ligeoverfor den koloniale regjering med guvernøren i spidsen og alle hans departementschefer og den militære administration.

Heraf flyder sociale pligter, der ikke kan undgaaes, uden at man sætter sig aldeles udenfor det hele sociale liv, hvilket atter vil medføre en forringelse af stillingens anseelse og værdighed, hvormed vore lande ikke er tjent herude, hvor det just gjælder at vinde en position.

Jeg har gjort mig underrettet om priserne for husleie, tjenestefolk etc. og finder dem at være omtrent lige med dem i Kina og Japan, i sin almindelighed seet.

Følgende her repræsenterede magter aflønner sine fagkonsuler paa følgende maade:

Tyskland (generalkonsul) 24 000 mark, 1 sekretær à 8 000 og 1 sekretær à 6 000 mark, frie boliger.

Frankrige (generalkonsul) 28 000 francs og fri bolig, (sekretærernes gager ikke særskilt nævnte i budgettet).

Holland (generalkonsul) 15 000 floriner, (1 fl. = ca. 2.00 frcs.).

Jeg antager, at en gage af 16 000 kroner med 3 000 kr. kontorbidrag uden bibeholdelse af konsulatafgifterne vil være tilstrækkeligt for en svensk og norsk konsul til at hævde sin plads. Konsulatafgifterne udgjorde i 1896 mexican doll.*) 1 151 og i 1897 mex.doll. 2 741.

Konsulens distrikt bør omfatte hele kolonien Straits Settlements, og vicekonsulatet i Penang bør bibeholdes og besættes med en købmandskonsul.

Til Penang indkom der i 1896:

	Antal.	Tons.
Svenske skibe	9	8 901
Norske skibe	15	9 969

Penangs betydning som handelsplads fremgaar af følgende tabel over ind- og udførsel:

	Indførsel.	Udførsel.
1895	£ 4 848 416	£ 4 584 666
1896	„ 5 109 270	„ 4 869 926

De vicekonsulatet i Penang tilflydende konsulatafgifter gik i 1897 op til mex.dollars 322.

*) 1 mex.dollar nu = ca. 1 sh. 10½ d. eng. mynt.

Vladivostok.

Det var min plan straks efter min ankomst til Japan i august maaned at benytte den varme aarstid, hvori dog ikke meget kunde udrettes der, til en reise til Vladivostok for at studere forholdene og muligheden for en større deltagelse fra vore landes side i den med rivende fart tiltagende import til denne vigtige havn af europæiske industrifrembringelser. Det viste sig desværre, at der tilfældigvis ikke gik noget dampskib did fra Japan før i sidste halvdel af september, og saalænge kunde jeg ikke vente — jeg maatte derfor opgive tanken og benytte tiden til at foretage den nødvendige reise til Peking for at præsentere mine akkreditiver for keiseren af Kina.

Jeg kan ikke nøksom beklage, at denne min paatænkte reise ikke kunde realiseres, thi jeg er fuldt overbevist om — efter alt hvad jeg hørte i Japan og Kina af kompetente forretningsmænd — at der er intet sted i Østasien, hvor visse af vore landes industriartikler skulde kunne finde et lettere og mere lønnende marked end i Vladivostok. Som den transsibiriske jernbanes endepunkt, den russiske stillehavsflaades koncentrerings- og oplagssted, forposten for den til mulige operationer i det yderste østen bestemte talrige russiske armé byder dette sted, der selv endnu producerer saagodtsom intet, naturligvis det rigeste marked for alle fornødhedsgjenstande af saagodtsom enhver art, fra maskiner og dampbaade, rails og jern og staalvarer af alle slags helt ned til konserver, brændevin, øl og stearinlys. Alt — af god vare — som bringes did, kan regne paa en hurtig afsætning og høje priser. De store skove i Østsibirien er endnu saagodtsom uberørte, træforædlingsmaskiner vil derfor blive og er allerede en af de første nødvendighedsgjenstande. Ja, jeg tror trygt at kunne udtale, at dygtige svenske eller norske fagmænd, der havde kapital nok til at anlægge sagbrug og høvlerier etc. derude, kunde være sikre paa at gjøre gode affærer.

I Yokohama og senere i Shanghai traf jeg en ung svensk handelsmand, hr. M. Lindskog, der netop var kommen fra Vladivostok, hvor han tydeligvis med flid og indsigt havde studeret forholdene med en udvidelse af vore handelsforbindelser for øie. Jeg bad ham om at give mig et resumé af sine indtryk derfra og modtog ogsaa fra ham nedenstaaende fremstilling med deri indtagne interessante skrivelser i samme emne fra den i Vladivostok ansatte svenske ingeniør Nordström. Jeg indtager her disse to fremstillinger, fordi jeg, gennem samtaler med andre med forholdene i Vladivostok bekendte mænd, har forsikret mig om, at de giver en rigtig opfatning af disse forhold.

Hr. Lindskog, der nu har etableret sig i Shanghai i forening med en engelskmand med firma „Bickerton & Co.“, har agent i Vladivostok, og kan saaledes forretninger indledes og afsluttes gennem ham, hvortil jeg paa det bedste rekommanderer ham, da jeg, som allerede før nævnt i min rapport om vore handelsforbindelser med Kina, anser ham for en stræbsom og ærlig ung mand med megen interesse for udviklingen af vore landes export til det fjerne østen.

Ligeledes vil jeg paa det indstændigste anmode vore industridrivende

om ikke at forsømme hr. ingeniør Nordströms i sit oven citerede brev udtalte tilbud om at staa til tjeneste med hjælp og oplysninger.

Hr. M. Lindskogs skrivelse er saalydende:

„Wladiwostok ligger på 43° 7' nordlig latitude och 131° 54' östlig longitude vid södra ändan af en lång halfö omsluten af Peter den Stores bugt.

„Af alla hamnar i Ost-Sibirien är Wladiwostok såväl i politiskt som kommerciellt hänseende ojämförligt den mest betydande, i synnerhet nu som hamnen genom den nyss från Danmark inköpta isbrytaren hållas öppen hela året.

„Staden med sitt storartade läge är på trenne sidor omgifven af höga och branta kullar, af hvilka några äro starkt befästade. Under större delen af året ligga i hamnen flera ryska pansarbåtar, minbåtar samt krigsfartyg från olika nationer. Äfven handelsflottan är under sommaren temligen stor, och en liflig rörelse råder vid stränderna.

„Wladiwostok är väl anlagd med breda gator och stora byggnader, bland hvilka senare må nämnas barrackerna, jernvägsstationen, museum, ryska kyrkan, guvernörens samt hrr. Kunst & Albers affärsbyggnader.

„En särdeles vacker park är belägen i stadens centrum, och flottans musikkår spelar derstädes tvenne gånger i veckan under sommarmånaderna. Vidare finnes i Wladiwostok två stora hotell, ett gymnasium för gossar, ett institut för flickor samt tvänne sjukhus.

„Importen till Wladiwostok ökas för hvarje år, både hvad kvantiteten och kvaliteten beträffa, då deremot exporten, som till stor del består af skinn och hudar, förblifver jemförelsevis ringa.

„Den firma, som otvifvelaktigt har största inflytandet på den ostsibiriska marknaden, är hrr. Kunst & Albers, hvilken tillika med sina filialer i Blagowechtschensk og Nicolajewsk har sitt ombud med samma firmanamn i Hamburg.

„Bland andra mera betydande importfirmor i Wladiwostok må nämnas Tschourin & Co. (rysk), G. H. Langelütje (tysk) samt Walden & Lindholm (finsk). Sistnämnda firma har stora petroleumupplag strax utanför staden. Firman Scheveleff & Co. ägar en tändsticksfabrik, som förser hela Ost-Sibirien med denna viktiga artikel.

Dessutom finnes några mindre europeiska firmor, hvilka hafva sina förbindelser på Kina och Japan.

„Innan jag vidrör frågan, om hvad som bör göras för införandet af svenska och norska alster i Sibirien, vill jag härmed påpeka, at Sverige har i Wladiwostok en man, ingeniör Nordström, hvilken under sin treåriga vistelse derstädes hunnit att noggrannt studera förhållandena i hela Amurlandet och således bör vara i stånd att bättre än mången annan kunna döma om saken i fråga. Herr Nordström har till mig inlemnadt en skrivelse af följande innehåll:

„Att lemna några bestämda uppgifter öfver, hvad som till Wladiwostok ankommer och hvarifrån, är ej möjligt. Det finnes visserligen en komite

som skall lemna statistiska upplysningar, men det material, denna har att tillgå, omöjliggör ett mera i detalj gående arbete. Vi finna dock af komiteens berättelse för 1894 att Wladiwostok besökts af 153 fartyg om tillsammans 198 931 tons, deraf 7 norska om 9 627 tons medförande 117 883 tons diverse varor. Utförseln har varit 36 086 tons varor hufvudsakligast till Nicolajewsk, Sakhalin samt till större delen transitogods.

„Till Nicolajewsk ankom under samma år 36 fartyg om 30 191 tons, deraf 3 norska om 2 159 tons lastade med 23 653 tons varor.

„På en skild väg har jag funnit, att Wladiwostok till den 1sta november 1897 besökts af 215 fartyg om tillsammans 248 433 tons, hvaraf 27 stk. om tills. 27 377 tons varit norska. Men som af de senare „Pronto“ besökt hamnen 8, „Bygdø“ 5 och „Oslo“ 2 gånger, så reduceras det verkliga antalet norska båtar, som under detta års seglationstid besökt hamnen, till 15 stk. om tills. 16 912 tons. De flesta af dem äro befraktade pr. månad.

„De firmor härstädes, som mest befatta sig med befraktning af fartyg, äro Kunst & Albers, Scheveleff & Co., J. H. Langelütje samt Tschourin & Co.

„Lämpligaste båtar för fraktfart norr om Wladiwostok äro de om 700 : 850 tons samt grundgående, emedan Nicolajewsk ej kan besökas af mer än 14 fot djupgående fartyg. Under denna sommar har norska ångaren „Bygdø“ för hrr. Kunst & Albers räkning gjort en tur till Anadyr. Denna är den nordligaste plats på ortsibiriska kusten, hvarest ryska tjenstemän äro stationerade. Dessa erhålla post och proviant en gång under sin två månaders sommar och en gång under vintern medelst en retransport, som då utgår från Habarosk.

„Under min treåriga vistelse i östra Sibirien har jag sett mera maskiner, redskap, materialer och industrialster af alla slags än tillförne under hela mitt lif. Ytterst litet af detta har dock varit af svenskt fabrikat. De flesta industriidkande länder, deribland äfven Finland, hafva varit väl representerade.

„Till Amur- och Ussurifloderna hafva under de två sista åren Creytens verkstad i Åbo levereradt en ångare försedd med tvänne hjul och en mindre propellbåt, samt Brobyggnadsbolaget i Helsingfors två ångare, hvardera med tvänne hjul og ett hjul i aktern. Af sistnämnda konstruktion hafva under samma tid levereradts tre ångare från England och två från Holland — detta för regeringens räkning. Jag har dessutom sett flera ångare af olika konstruktioner, hvilka anländt för enskildas behof och afsedda för bogsering och passagerare trafik på floderna. Brobyggnadsbolaget i Helsingfors har til Wladiwostok levereradt en bogserbåt med en maskin om 200 ind. hkr. och skola under nästa år (1898) leverera ännu två ångare. Från Creytens verkstad äro åtta torpedobåtar under ihopsättning härstädes. En holländsk mek. verkstad har levereradt ett stort mudderverk, flera jernpråmar samt en flytande lyftkran för ånga. Flera mudderverk och jernpråmar hafva förut levereradts för floderna, och tvänne nya skola komma under nästa år. Från Norge hitkom för 2 år sedan två hvalångare om 90 fots längd med kanoner och full utrustning och för några månader sedan reste en norsk sjökapten hem för att beställa och bitföra en dylik båt för en härvarande firmas räkning. För öfrigt hafva under de tre sista åren

anländt en myckenhet af lokomobiler, flerfaldiga sorters maskiner, ångpannor, pumpar, kranar, verktyg, redskaper och materialer.

„Upptagen med mitt arbete här har jag ej kunnat förhindra, att en cirkelsåg med lokomobil samt en trähyflingsmaskin under september månad af herr Sovoroff rekvirerades från America. En annan firma, Kalarito & Co. har dock lofvat att ej beställa maskineri från America utan att först göra förfrågan om svenska träförädlingsmaskiner. Af dylika maskiner bör åtskilligt kunna säljas såväl på kusten som in i landet, blott man lyckades få någon att börja använda dem, så de stora iögonenfallande fördelarna blefvo bekanta. Att dessa äro behöfliga här, synes bl. annat deraf, att under detta år 2 500 standert hyfladt virke ankommit från America, och 4 000 äro redan köpta för nästa år.

„Smidesjern, stål, spik och plåt, hvaraf massor korrugerad galvaniserad takplåt, som här är allmänt taktäkningsämne, förbrukas årligen i stora kvantiteter. Behovet häraf har under senaste åren varit så stort, att härvarande firmor i allmänhet haft sitt höstlager utsålt före årets slut. Hösten 1895 åtog sig min principal att vid sin såg vid Behinfloden bygga 27 stk. större däckade pråmar att levereras under följande sommar. För att kunna utföra detta arbete måste vi beställa flera tusen skruvbultar från Japan samt ifrån Kina och Japan köpa större delar af den gröfre spiken. Förliden höst hade jag i uppdrag att göra ritningar och förslag till en byggnad vid Kronans transportflotta på Amur och Ussuri, men som jern och spik redan på nyåret ej fanns att få, blef det ej någon byggnad utaf. Det hufvudsakligaste af maskiner, verktyg, stål och jern kommer från England och Tyskland; dock äro landbruksmaskiner och redskap, hvaraf hittills litet erfordrats, nästan uteslutande amerikansk tillverkning. Jag har i höst sett några rens- eller kastmaskiner fullkomligt lika de svenska s. k. Walla-maskinerna, som syntes vara af tyskt fabrikat. En del amerikanska plogar äro oftast för tunga och svårhandterliga för härvarande förhållanden. Såsom regel vid urval af redskap och verktyg bör man gifva de lättare företräde, synnerligast som dessa oftast äro de billigaste.

„Ett ölbryggeri finnes här, men mycket öl kommer från Tyskland, Europa, Ryssland, America och Japan. En $\frac{1}{2}$ butelj tyskt öl kostar här i regeln rub. 1.20; det billigaste ryska 60 kopék. För några år sedan fanns endast danskt smör om 1 funt = 0.4095 kg. i hermetiskt tillslutna bleckburkar, men detta år hafva äfven holländarne hitsändt ett proflager. Dessa burkar kosta i handeln rub. 1. Ost ankommer från skilda håll utom från Sverige. Kondenserad, osöckrad norsk mjölk äfvensom conserverad fisk är mycket omtyckt. Alla konserver hafva stor marknad här. Hos firmorna Kunst & Albers och J. H. Langelütje kan man ibland få se något af svensk tillverkning såsom Eskilstunasmiden, lampor från herr Böhlmark i Stockholm, ekspik, papp m. m. Allt har godt rykte om sig, men prisen äro något för höga. L. M. Erikssons telefoner äro ej alldeles obekanta, och mycket torde i en snar framtid här utinnan vara att göra, synnerligast som Wladiwostok ännu saknar allmän telefonledning.

„Det synes, som om svenska industriidkare begått en stor försummelse angående den sibiriska marknaden, hvaraf andra nationer vetat att i tid

begagna sig. Men skulle de svenska industrialstren nå äfven hit, kan ännu ofantligt mycket göras, om tiden genast tages i akt. Jag vill härmed säga min tanke, om på hvad sätt denna marknad bör kunna vinnas.

„Tillfölje de stora afstånden, svårigheten med det ryska språket samt den kostnad, som är förenad med ett ombuds uppehälle och resor härstädes, kan ej, såsom fallet är hemma, en firma utsända en resande, som genom sin provision och vanligt lilla lön skall underhålla sig, utan staten måste först och främst bidraga med nödiga belopp, och äfven flera firmor måste sammansluta sig. Att utsända stipendiater till sådana ryska centra som St. Petersburg, Moskva, Odessa m. fl. är utan tvifvel ett godt sätt att få svenska alster införda i Ryssland, men i Wladiwostok duger det ej att uteslutande handla efter denna metod. Här måste finnas ett välsorterat proflager å maskiner, maskindelar, verktyg, jern, stål samt andra lönande artiklar samt i förening med detta en större reparationsverkstad och en god firma såsom ombud och representant för nämnda lager och verkstad. Som det är förenadt med många svårigheter, ja, nästan omöjligt att utskeppa större, färdiggjorda maskiner, och som för öfrigt Wladiwostok är i saknad af en bättre verkstad, är detta det bästa och enda sättet att få de svenska maskinerna och det svenska jernet och stålet i allmänt bruk. Det råder ett ständigt klagomål och krångel vid mottagandet af färdiggjorda maskiner från Europa och America, men genom en dylik verkstad och med svenskt materiel bör sådant kunna afhjelpas, och enligt min och ryska ingenjörers åsikt skulle denna både betala sig sjelf och äfven bidraga till det lika nödvändiga proflagrets underhåll.

„Det är min sanna önskan att snart få se Sverige och svenska alster väl representerade i Sibirien, och skall jag med nöje stå till tjänst med nödig hjelp och vidare upplysningar.“

„Af denna rapport framgår nödvändigheten af, att de förenade rikena snarast möjligt må blifva väl representerad i Ost-Sibirien.

„Såsom varande slutpunkten för den transsibiriska jernvägen och dessutom utgörande hufvudorten för all import till Ost-Sibirien är och förblifver Wladiwostok utan tvifvel den lämpligaste plats, hvarest denna representation skulle hafva sin verksamhet.

Det faller af sig sjelf, att skola ryssarna kunna öfvertygas om fördelen af att använda svenska och norska artiklar, det måste finnas ett fullständigt proflager i Wladiwostok, lämpligt placeradt och med god tillsyn. Såsom representant för nämnda lager fordras en firma, hvars ledare är rysk eller finsk och känd med sibiriska förhållanden. Firman, som uteslutande skulle arbeta för införandet af svenska och norska alster i Ost-Sibirien, skulle vara väl representerad i Nicolajewsk, Habarosk och Blagowetschensk. I förening härmed skulle i Wladiwostok upprättas en reparationsverkstad, som staden f. n. är i stort behof af.

„Hufvudsaken är, att det som skall göras, må göras genast, enär i annat fall det torde blifva omöjligt att alls få se våra artiklar i den ostsibiriska marknaden. Tyskar och snart nog amerikanare få allt mer och mer insteg i Wladiwostok, och det kommer helt säkert ej att dröja länge, innan konkurrensen derstädes blir lika stor som i Japan och andra platser.

„Som Sibirien ej är det enda land i den aflägsna östern, hvilket bör uppmärksammas af våra länders exportörer, torde det vara till fördel för dessa att genom en härvarande firma förena den svenska exporten till Kina med exporten till Sibirien, emedan exporten till Wladiwostok och äfven Nicolajewsk är till stor del beroende af europeiska affärshus i Kina.“

Shanghai den 12 januari 1898.

(undert.) M. Lindskog.

Efter de uplysningar, som foreligger, besögtes Vladivostok aar 1894 af 153 skibe af sammenlagt 198 931 tons drægtighed, hvoraf 7 norske med 9 627 tons. I 1897 har nævnte havn til den 1ste november været besøgt af 215 fartøier med sammenlagt 248 433 tons drægtighed, hvoraf 27 med sammenlagt 27 377 tons var norske. De norske skibes antal har saaledes siden 1894 næsten firedoblet sig og er, efter hvad jeg erfarer, i stadigt stigende. Noget svensk fartøi har, saavidt jeg har kunnet erfare, ikke besøgt havnen.

Det har ikke været mig muligt at skaffe noget statistisk materiale, hvoraf størrelsen eller værdien af den nu fra de forenede riger til Vladivostok stedfindende export skulde kunne beregnes. Af den foregaaende redegjørelse fremgaar det dog, at denne export endnu forholdsvis er ubetydelig, men at der findes god udsigt til, at den kan øges i meget betydelig grad, ifald vore exportører vilde gribe tingene energisk an.

Disse tvende momenter, vor stigende skibsfart og den gode udsigt til et udmærket marked for vore produkter, gjør det nødvendigt, at der fra statens side gjøres hvad gjøres kan for at beskytte vore interesser. Under almindelige forholde vilde Vladivostok selvfølgelig være bleven et virkefelt — og jeg kan tillægge et rigt saadant — for en konsul. Men som bekjendt negter den russiske regjering at modtage fremmede magters konsuler i Øst-sibirien, og der staar da intet andet tilbage end at hjælpe sig paa den maade, som Tyskland har gjort, nemlig ved ansættelsen af en saakaldet handelsagent, der vistnok ikke anerkjendes som konsul paa stedet, men dog tillades at udføre de væsentligste af en konsuls gjøremaal og antage sig det lands og dets undersaaters interesser, som han repræsenterer.

Jeg tillader mig ærbødigst at udtale som min formening, at det vilde være af største betydning for udviklingen af vore landes skibsfart og handel, ifald vi kunde lykkes at blive repræsenterede af en indflydelsesrig mand i Vladivostok. Jeg anser det derfor for et stort held, at Vladivostoks ubetinget mest fremragende forretningsmand, hr. A. Dattan, indehaver af stedets første firma, hrr. Kunst & Albers, hos mig har anholdt om min medvirkning

til opnaaelsen af hans ønske at blive udnævnt til kongl. svensk og norsk handelsagent i Vladivostok. Han selv er befragter af mange norske skibe og siger sig ogsaa at have stor interesse af vor export. Han roses af alle, jeg har forhørt mig hos, som en sjelden dygtig og energisk mand. Generalguvernøren over Østsibirien, som jeg traf paa en af mine reiser, sagde, at bedre mand kunde vi ikke faa. Han er tysk af nationalitet og „kaiserlich deutscher handelsagent“. Ligesom han nu har faaet tilladelse af de russiske autoriteter til at føre det tyske rigsflag paa huset, saaledes vil han ogsaa erholde den nødvendige tilladelse til at føre de forenede rigers unionsgjø, ifald han bliver udnævnt. Flagspørgsmaalet spiller, som før nævnt, en stor rolle i østen. Hr. Dattan har videre erklæret, at han kun ønsker at repræsentere Sverige og Norge foruden Tyskland, da han har mest at gjøre med norske skibe og er interesseret i deres trade og vor handel i det hele taget. Han har to skandinaver i sin tjeneste. Desuden sysselsætter firmaet 7 à 8 procurister og sammenlagt 180 personer. Som den største importør paa stedet vil han sikkerligen kunne udrette meget for vor handel.

Jeg vover derfor i ærbødighed at foreslaa, at der snarest muligt oprettes et ulønnet kongeligt svensk og norsk handelsagentur i Vladivostok, og at posten besættes med hr. A. Dattan.

Konsulernes reisegodtgjørelse.

For de reiser, som almindeligst vil forekomme, navnlig generalkonsulen i Kobe's reiser til Nagasaki og Yokohama eller Tokio, vil et fast reglement for reisegodtgjørelse og dagdiæter med lethed kunne opsættes. Billetpriiserne stiller sig omtrent ens for dampskibs- og jernbanebefordring mellem Kobe og Nagasaki, idet den for begge gaar op til en 15 yen (1 yen = 2 sh. 1 d eng.). Fra Kobe til Yokohama koster jernbanebilletten (alt 1. klasse) 10.53 og til Tokio 11 yen. Dampskibsbilletten fra Kobe til Yokohama 12 og tur og retur 18 yen. Paa dampskibet er da ogsaa maaltiderne iberegnet. Paa de japanske skibe gaar man nu for 6 yen uden maaltider mellem nævnte havne, men der maa da gjøres aftale med kapteinen om europæiske maaltider, der ialmindelighed saa serveres for 3 yen pr. dag eller 1 yen pr. maaltid.

Hotellerne giver værelse med fuld kost (den saakaldte „american plan“, der overalt følges her i østen) for fra 5—7 à 8 yen pr. døgn, alt efter værelsets beskaaffenhed. Naar saa en reisende konsul skal have sine udgifter ellers til vogn eller ialfald jinrikisha, til de i klimaet nødvendige forfriskninger, drikkepenge og befordring af bagage godtgjorte, vil en 11 à 12 yen eller 20 kroner om dagen være det mindste beløb, der kan sættes for en saadan godtgjørelse. Paa de japanske jernbaner gives ingen rabat for returbilletter. Efter dette skulde f. eks. en 4 dages reise fra Kobe til Yokohama eller vice versa godtgjøres saaledes:

Jernbanebillet tur og retur =: 21.05 yen	ca.	36 kroner
4 dage à 20 kroner	„	80 „

Summa ca. 116 kroner

Fra Kobe til Nagasaki eller vice versa:

Billet (dampskib eller kombineret jernbane og dampskib)	
tur og retur = 30 yen	52.50 kroner
4 dage à 20 kroner	80.00 „
Summa	132.50 kroner

Ved beregningen af jernbanebillet mellem Kobe og Yokohama skulde man kunne indvende, at tur og retur pr. dampskib (europæiske eller amerikanske) koster kun 18 yen og at man derfor ikke burde beregne mere til godtgørelse. Men dampskibe gaar ikke hver dag, saa det maa overlades konsulen selv at bestemme, paa hvad maade han reiser, da der ellers let vil blive større udgift ved, at konsulen skulde bliye nødt til at vente paa et dampskib en eller to dage.

For muligens forekommende andre reiser inden landet, som f. eks. til assistance ved strandinger etc., maa regning indsendes for befordringen, hvorimod 20 kroner i diætpenge pr. døgn overalt maa kunne være tilstrækkeligt. Jeg maa dog udtrykkelig tillægge, at denne sum allerede nu af kolleger og konsulere, som jeg konfererede med herom, ansaaes for ganske lavt ansat, da priserne paa alt er stadigt stigende. I de sidste 10 aar har saaledes priserne paa livsfornødenheder steget med 30 %. Det kan saaledes let hændes, at om nogle aar ovenfor nævnte beløb for diætpenge maa øges, for at ikke embedsreiser skal medføre et direkte tab for vedkommende embedsmand.

For en eventuel minister i Japan bør opføres 30 kroner i diætpenge pr. dag paa embedsreiser, da han maa have hest og vogn, hvor han opholder sig, og ogsaa maa bo anderledes paa hotel end for konsulerne nødvendigt. Det er for en minister aldeles umuligt, her saavel som i Kina, at foretage officielle besøg eller visiter i almindelighed uden i vogn og helst med to heste. En saadan kan erholdes for 3—4 yen pr. dag.

Priserne for udreisen er den samme for de engelske, tyske og franske linjer. Dog er den sidste at foretrække af den grund, at vin og øl, kognac og limonade serveres à discretion, saa at extraudgifterne derved formindskes i en meget væsentlig grad. Priserne er paa denne linje:

	1ste kl.	2den kl.	3dje kl.	4de kl.	Uden kost.
Fra Marseille til					
Singapore	frcs. 1 400	930	510	—	—
Hongkong, Shang-					
hai	„ 1 715	1 150	635	400	311

For familier gives følgende reduktioner: Børn under 3 aar gaar frit, mellem 3 og 12 halv pris, ældre børn lige med voksne, men af hver billet for saavel voksne som børn over 12 aar 15 % afslag.

Af de fleste her repræsenterede nationer betales reisegodtgjørelse for hele familien og en tjener. Franske diplomater og konsuler har til og med rettighed til at tage forældre med. For mandlige tjenere betales paa de franske dampskibe 4de klasse med installation paa 3die klasse. For barnepiger betales endog kun 4de klasse uden kost, og der sørges saavidt muligt for, at hun faar liggeplads med børnene paa 1ste klasse og sine maaltider med dem gratis.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 4.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Kjøbenhavn.

Aarsberetning for 1899 fra den fungerende generalkonsul, vicekonsul A. R. Landström,
dateret marts 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	22	3 958	99	46 256	121	50 214	4	923	26	8 097	30	9 020
Seilskibe	76	7 142	97	20 874	173	28 016	24	1 215	10	454	34	1 669
Sum	98	11 100	196	67 130	294	78 230	28	2 138	36	8 551	64	10 689
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	410	97 008	439	167 168	849	264 176	402	94 112	81	27 402	483	121 514
Seilskibe	435	17 096	360	71 210	795	88 306	68	3 138	43	3 525	111	6 663
Sum	845	114 104	799	238 378	1644	352 482	470	97 250	124	30 927	594	128 177
Totalsum af ladede fartøier.	943	125 204	995	305 508	1938	430 712	498	99 388	160	39 478	658	138 866
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	4	1 250	1	367	5	1 617	47	15 298	51	27 622	98	42 920
Seilskibe	-	-	1	29	1	29	87	17 648	57	11 489	144	29 137
Sum	4	1 250	2	396	6	1 646	134	32 946	108	39 111	242	72 057
Konsulatdistriktet forøvrigt.												
Dampskibe	2	750	34	5 390	36	6 140	222	72 669	182	77 652	404	150 321
Seilskibe	2	112	19	1 262	21	1 374	592	66 139	109	16 997	701	83 136
Sum	4	862	53	6 652	57	7 514	814	138 808	291	94 649	1105	233 457
Totalsum af ballastede fartøier.	8	2 112	55	7 048	63	9 160	948	171 754	399	133 760	1347	305 514

Oversigt over skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre fartøier end svenske og norske i aaret 1899.

Nationalitet:	Seilfartøier.		Dampfartøier.		- Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Danmark	1 346	48 257	5 004	1 758 180	6 350	1 806 437
Rusland	59	16 151	152	139 241	211	155 392
Tyskland	332	13 685	398	148 336	730	162 021
England	14	2 818	337	328 782	351	331 600
Holland	28	2 371	50	26 823	78	29 194
Frankrig	—	—	2	2 304	2	2 304
Spanien	—	—	1	1 947	1	1 947
Brasilien	1	259	—	—	1	259
Sum	1 780	83 541	5 944	2 404 613	7 724	2 489 154

Sammenlignet med 1898 viser 1899 nogen om end ubetydelig mindskning i saa vel skibenes samlede tonnage som bruttofragtbeløbet. Formindskelsen i trafikken er udelukkende at tilskrive den store lockout, som varede hele sommeren.

At det af svenske og norske skibe indtjente bruttofragtbeløb ikke er nedgaaet mere end ca. kr. 180 000.00, maa skrives paa de høie fragters konto.

Angaaende de i dette generalkonsulat i aaret 1899 foretagne mønstrings-expeditioner kan anføres følgende:

Svenske fartøier: afmønstrede . . 373 sjømænd
 paamønstrede. . 353 —
 rømte 19 —
 ————— 745 sjømænd.

Norske fartøier: afmønstrede . . 237 sjømænd
 paamønstrede. . 164 —
 rømte 8 —
 ————— 409 —

Tilsammen 1 154 sjømænd

eller 260 mindre end aaret 1898.

Ingen opsparede hyrebeløb er af svenske eller norske sjømænd til hjemsendelse blevet indbetalt til generalkonsulatet i aaret 1899.

De til generalkonsulatet i aaret indkomne, til sjømænd og reisende adresserede breve og pakker opgik til et antal af 4 387, hvilket udviser en formindskelse med 1 064 mod aaret 1898.

Ifølge indkomne meddelelser til generalkonsulatet er der i 1899 anmeldt et antal af 8 svenske havarister i danske farvande, hvoraf de 3 blev vrage, og af norske et antal af 25, hvoraf de 10 blev vrage.

Antallet af de fra generalkonsulatet udgaaende skrivelser og telegrammer udgjorde:

til Kongl. Utrikes-departementet	86
- „ Kommers-kollegium	135
- „ Indre-departementet	188
- vicekonsulerne i distriktet, andre myndig-	
heder og private	1 560

Sum 1 969

eller 459 flere end i aaret 1898.

Antallet af de til generalkonsulatet indkomne skrivelser og telegrammer beløb sig til 1 661, eller 158 flere end i 1898.

Antallet af udvandrere, der i aaret 1899 blev saavel direkte som indirekte befordrede gennem herværende udvandringsagenter, udgjorde 4 758 personer, nemlig 2 532 mænd, 1 619 kvinder, 283 drenge og 320 piger; for 4 børn var intet køn angivet.

At disse udvandrere kom:

fra Kjøbenhavn	701 personer (104 flere end i 1898)
- det øvrige Danmark	1 900 — (282 „ „ - —)
- Sverige	684 — (102 „ „ - —)
- det øvrige udland	1 473 — (256 „ „ - —)

Sum 4 758 personer (744 flere end i 1898)

Heraf befordredes til de forenede nordamerikanske stater 4 542, til Kanada 38, til Sydamerika 80, til Sydafrika 80, til Asien 20 og til Australien 37.

Befordringen har fundet sted ad følgende veie:

Direkte til Amerika	1 639 personer
Over tyske havne	219 —
„ Storbritannien	2 900 —

Tilsammen 4 758 personer

Indførsel til Danmark (incl. frihavnen) af norske produkter i 1899.

Fra Norge

importeredes blandt andet:

Metaller:		Støbte ledningsrør, skibs-	
Raa, og gammelt Metalgods cnt.	8 329	ankere, kjettinger, maski-	
Jern og staalvarer:		ner o. l., grovt støbte og	
Stang og baandjern . . cnt.	416	smedede varer	cnt. 3 144
Staal i stænger	272	Andre jernvarer	„ 862
Søm og spiger	3 365	Trævarer (uforarbejdede):	
		Egetræ	kbf. 56 290

Bjelker, sparrer, bord og planker	kb. 1 043 620
Brændeved	favne 3 761

(forarbejdede):

Bygningstømmer	kb. 60 442
Tagspaan, grovt bødkerarbejde, finerer af grove træsorter	ent. 716
Mindre grovt bødkerarbejde, snedkerarbejde; fine finerer	" 493
Tændstikker	" 580
Træmasse og træmel	" 158 680

Kornvarer:

Havre	kg. 22 650
Hvedemel	" 47 739
Andre slags (t. eks. skibsbrød)	" 4 890

Levende kreaturer:

Heste	stk. 89
-----------------	---------

Andre landbrugsprodukter:

Smør	ent. 108
Uld	" 595
Margarin	" 15 563

Fisk:

Fersk	ent. 4 206
Ansjovis m. m.	" 1 684
Sild (saltet)	" 126 320

Papir:

Makulatur, pakpapir, skrive- og trykpapir m. m.	ent. 3 817
---	------------

Egebark m. m.	" 10 948
-----------------------	----------

Svovlkis m. m.	" 98 998
------------------------	----------

Skind og huder

uberedte	" 7 410
--------------------	---------

Sten.

Sandsten, marmor, m. m.	ent. 45 334
---------------------------------	-------------

Gadesten	kb. 53 761
--------------------	------------

Granitsten	" 836
----------------------	-------

Stenarbejde (finere)	ctr. 272
--------------------------------	----------

Talg	" 419
----------------	-------

Tran	" 7 551
----------------	---------

Tegl m. m.	st. 42 046
--------------------	------------

Udførsel fra Danmark til Norge:

Levende kreaturer:

Heste	st. 380
-----------------	---------

Kornvarer (uformalede):

Byg	kg. 8 678 496
Havre	" 180 433
Hvede	" 220 963
Malt	" 1 760 258
Rug	" 57 631
Erter og bønner	" 539 183
Mais (formalet)	" 3 260 404
Havremel og gryn	" 3 621
Hvedemel	" 778 563
Rugmel	" 997 715
Maismel	" 65 550

Andre landbrugsprodukter:

Flesh og skinker (ferske)	ent. 5 461
Do. (salt. og røgede)	" 7 545

Kjød, alle slags, pølser, tunger m. m.	ent. 41 744
--	-------------

Fedt og ister	" 5 609
-------------------------	---------

Oleomargarin	" 6 986
------------------------	---------

Æg	snos 345 791
--------------	--------------

Poteter	td. 13 104
-------------------	------------

Uld	ent. 1 332
---------------	------------

Hvidkaal	" 26 244
--------------------	----------

Skind og huder	" 1 291
--------------------------	---------

Fisk (fersk)	" 4 732
------------------------	---------

Papir (grovt)	" 5 025
-------------------------	---------

Bøger (tidsskrifter og noder)	" 4 143
---	---------

Roesukker m. m.	" 6 311
-------------------------	---------

Mursten, tagsten m. m.	st. 461 423
--------------------------------	-------------

Sten: (ubearbejdet)	Kalksten, kridtsten . kbf. 380 071
Marmor, gibssten, sandsten, smergelsten, skifer, fliser, brændt kalk m. m.	(bearbejdet)
ctr. 8 675	Malet kridt m. m. . . cnt. 2 874

Danmarks ind- og udførsel

af de vigtigste jordbrugsprodukter og smør i aaret 1899, sammenlignet med aaret 1898 udgjorde:

Indførsel:

	1898.	1899.
Byg kg.	54 428 168	kg. 24 110 723
Malt "	5 960 018	" 3 266 255
Havre "	13 133 671	" 13 696 242
Hvede "	76 873 410	" 74 999 138
Mais "	467 284 775	" 514 374 744
Rug "	90 040 893	" 89 835 898
Hvedemel . . . "	17 324 683	" 23 745 332
Rugmel "	10 987 014	" 13 886 712
Smør "	16 811 059	" 17 043 903

Udførsel:

Byg kg.	48 025 330	kg. 57 306 133
Malt "	1 983 257	" 2 276 811
Havre "	1 514 492	" 2 114 132
Hvede "	24 086 861	" 14 494 141
Mais "	60 491 013	" 53 191 839
Rug "	7 112 639	" 6 110 282
Hvedemel . . . "	6 779 666	" 4 302 528
Rugmel "	3 410 853	" 3 629 878
Smør "	72 639 845	" 71 825 473

Pengemarkedet.

Det forløbne aar har for omsætningen i svenske og norske papirer været yderst stille her paa pladsen.

I begyndelsen af aaret var der vel nogen efterspørgsel fra Sverige og Norge, medens der allerede den gang aldeles ingen købere var her. Senere paa aaret trak de svenske og norske købere sig aldeles tilbage, hvilket hovedsagelig hidrørte fra den stedse stigende diskonto.

Denne var nemlig her i begyndelsen af aaret 5 à 5½ pct., medens den senere steg til 6 à 6½ pct., og i de andre skandinaviske lande har den jo været højere endnu.

Som en følge deraf er der næsten ingen kursnoteringer at melde.

3 1/2 pct.	norske hypotekobl. af 1885/86	95 à 97 pct.
	senere paa aaret	92 1/2 à 93 1/2 pct.
5 pct.	Gøteborg kom.-obl. af 1873,	106 à 109 pct.
5 „	„ „ 1869,	105 à 109 „

H ø s t e n .

Efter de fra landets samtlige amter indgaaede indberetninger kan høsten nærmest karakteriseres som ikke fuld middelhøst. Hvede og rug, i særdeleshed hvæden, gav det bedste udbytte saavel i kvantitet som i kvalitet. Kornet maa for hele landet under et i kvantitativ henseende antages at svare til et middelaars, hvorhos kvaliteten i de fleste amter betegnes som meget god. Noget daarligere blev resultatet af havrehøsten. Poteterne har givet en daarlig afgrøde, betydelig under middelhøst i kvantitet og ikke høiere end middelhøst i kvalitet. Det samme var resultatet af sukkerroerne.

Høghøsten er falden meget tarvelig ud for kvantitetens vedkommende, hvori-
mod kvaliteten har været fortrinlig.

S m ø r m a r k e d e t.

Det forløbne aar har bragt højere gennemsnitspris end de nærmeste 6 aar, hvortil de højere sommerpriser særlig bidrog.

Prisen steg for prima dansk smør fra midt i juni til slutningen af september kr. 40.00 pr. 100 R, idet den stærke varme og tørke formindskede produktionen her og i flere andre lande og bevirkede større spekulation og kjøbelyst i England, ligesom der ogsaa i dette land syntes at være en tiltagende kjøbeevne tilstede. Naar hertil kom, at flere lande havde mindre at udføre, og at Amerika havde et større hjemmeforbrug, foraarsagede dette, at priserne strammedes.

Aaret begyndte med høieste notering for 1ste klasses dansk smør af kr. 100.00, men med flaut marked, hvorved prisen successive gik ned til kr. 94.00; i slutningen af maaneden blev det fastere, hvilket vedvarede i første halvdel af februar, hvorved prisen hævede sig til kr. 96.00, men det flauede atter af og gik i sidste halvdel ned igjen til kr. 94.00. I marts blev markedet atter fastere, og noteringen steg til kr. 96.00, hvorpaa den holdt sig maaneden ud. I april flauede det af, og prisen dalede i løbet af maaneden til kr. 82.00, hvorpaa den holdt sig til slutningen af mai, da den yderligere gik ned i kr. 79.00, og i begyndelsen af juni til kr. 77.00. Nu begyndte der, da rent græssmør fremkom, og der viste sig god kjøbelyst fra ind- og udlandet, en længe vedvarende stigende periode, hvorved prisen i løbet af juni og juli gik

op i kr. 87.00 à kr. 89.00, i august til kr. 93.00 à kr. 105.00 og i september til kr. 108.00 à kr. 117.00. Ved dette standpunkt kulminerede prisen, og da England vægrede sig ved at betale de høje priser, faldt noteringen i løbet af oktober under et meget flaut marked til kr. 106.00. Flauheden vedvarede en del af november, og prisen daledede yderligere til kr. 100.00. Nu indtraadte der fastere markeder, noteringen gik op i kr. 102.00 og i december i kr. 104.00, hvorpaa den holdt sig til aarets slutning under fast marked. I sekunda meierismør var foretningen ligesom de foregaaende aar væsentlig til pladsforbrug og bestod, foruden af noget dansk smør, mest af finske og russiske meierivarer. Fra Finland tiltog tilførselen ikke imod det foregaaende aar, og dette land var af og til kjøber af billigere smørsorter. Fra Rusland blev der af og til indført betydelige kvantiteter meierivarer. Priserne varierede for finsk og russisk smør i aarets løb imellem ca. kr. 68.00 à kr. 108.00. Extrafint finsk og russisk naaede ogsaa højere priser. Af amerikansk smør indførtes ikke særdeles meget, da priserne i forhold til kvaliteten paa flere tider af aaret stillede sig for høje.

F r a g t m a r k e d e t .

Dette har i aaret 1899 været gunstigt for Danmark som for andre lande, saavel for seilere som for dampere; særlig har disse sidste gennemgaaende givet store udbytter trods de dyre kulpriser, hvilket navnlig skyldes de ualmindelige høje kulfragter, der holdt sig saa godt som gennem hele aaret, samt en ikke uvæsentlig forbedring i træfragterne. Efterhaanden som den danske damperflaade udvidede sig, og udviklingen er foregaaet efter en temmelig stor maalestok i 1899, og ved erhvervelsen af større baade har denne flaade i større stil begyndt at deltage i den oversjøiske seilads, navnlig paa Nord- og Sydamerika, og paa Ostindien, og da navnlig de amerikanske fragter har været meget lønnende aaret igjennem, har denne fart givet et godt udbytte. Som ovenfor nævnt har den mere hjemlige fart paa Nord- og Østersjøen og Middelhavet været begunstiget af meget høje kulfragter og højere trælastfragter, hvorfor ogsaa denne har været lønnende.

Den danske seilskibsflaade, hvis størrelse er temmelig uforandret, bevæger sig med undtagelse af Fanøskibene saa godt som udelukkende paa Nord- og Østersjøen, og da kornbefragtingerne i denne fart i de senere aar er svundne betydelig ind, idet der kun er udført lidet havre fra Finland og Sverige, har disse skibe hovedsagelig kastet sig over transporten af trælast fra Sverige og Finland til de nordfranske havne med mindre vandstand, hvorhen der opnaaes forholdsvis høje fragter, hvorfor denne fart har været meget lønnende. Naar nu hertil kommer, at returfragterne med kul og andre varer ogsaa for seilskibene har været væsentlig højere end de foregaaende aar, følger deraf, at ogsaa seilskibsrederierne har kunnet glæde sig ved gode resultater af sin virksomhed i det forløbne aar.

Farten paa Island og Færøerne er i færd med mere og mere at overgaa fra seilskibe til dampskibe, og i denne fart har hovedsagelig mindre norske baade været beskæftigede i timecharters.

Hvad seiladsen med indførselen til og udførselen fra Danmark angaar, da besørger udførselen fra landet til nordøjhavne nu hovedsagelig af turdampere,

og det er kun lidet, der af byg, oliekgager og gammelt jern er udført med befragtet tonnage og da som regel til højere fragtrater. Derimod har der fundet en betydelig befragtning sted til Norge, Rusland og Nordtyskland for cement, kalksten og kridt, tildels til op til 25 pct. højere fragtrater end de foregaaende aar. Transporten af mais, klid, oliekgager, byg og gjødningssemner til Norge, Vestsverige, Sydsverige og tildels Østverige foregik hovedsagelig med svenske og norske smaaskibe til gennemgaaende omtrent samme rater som i tidligere aar. Det samme gjælder transporten af de samme varer til nordtyske havne, hovedsagelig ved tyske smaaskibe.

Indførselen til Danmark af mais, oliekgager, klid og andre foderstoffer er i det forløbne aar væsentlig skeet fra Amerika til gennemgaaende meget høje fragter. Befragtningerne er som regel foregaaet i London og Amerika.

Kul- og cokesindførselen har været stor, skjønt noget indskrænket af vanskelige afskibningsforhold i England og af den store lockout, som herskede i Danmark det meste af sommeren. Fragterne har som ovenfor nævnt været meget høje, og transporten er hovedsagelig skeet med danske, svenske og norske damp- og seilskibe. Af guanoemner har der fundet en meget stor import sted til Danmark, hovedsagelig fra Antwerpen, Hull, Middlesbro og Boness, transporten er ogsaa hovedsagelig besørget af skandinaviske skibe til fragtrater, der har maattet følge kulfragterne, altsaa har været høje.

Hvad nu endelig importen af trælast angaar, som jo hovedsagelig sker fra Sverige og Finland, og som for størstedelen transporteres af svenske damp- og seilskibe, da har denne været ikke saa lidet berørt af den ovennævnte lockout og som følge deraf været endel mindre end tidligere aar. Fragtraterne kan vel desuagtet siges gennemgaaende at have været mk. 1 à 2 højere pr. standard.

Kjøbenhavns havneforhold.

Den gamle havn. Strømforholdene i den gamle havn samt den deraf i høj grad afhængige passage gennem Knippelsbro og Langebro har længe voldt trafikken store ubehageligheder. Det er ofte tilfældet, at strømmen er saa stærk, at den ganske behersker den lige passage gennem nævnte broer, hvilke dels er upraktisk byggede og dels ret gamle.

Følgen heraf har været, at fartøier ofte har maattet forblive længere end ellers nødvendigt paa deres losse- og ladepladser for at vente paa formindsket strøm, noget som naturligvis forvolder store tab. Der hængaar næsten ikke nogen uge, uden at Knippelsbro bliver paaseilet.

Dampskibsrederiforeningen, kulimportørerne og assurandørerne har derfor indgivet en ansøgning til indenrigsministeriet for om muligt at faa raade bod paa anførte ubehageligheder, nærmest ved ombygning af Knippelsbro samt bygning af en bølgebryder til afledning af strømmen, hvorhos det tillige er hensigten at opmudre farvandet ved Kalvebostrand for passage af de fartøier, som er bestemte til Østersjøen.

Havnevæsenet har i anledning deraf ladet udarbejde et vidtomfattende forslag i ovenangivne retning, og indenrigsministeriet har allerede fremlagt samme for rigsdagen.

Ifølge dette forslag skal to bølgebrydere lægges paa hver side af havnens nordlige munding. Mod syd, ved Kalvebostrand, anbringes en dæmningsindretning med sluse til 10 fods dybde samt et stemmeværk til at regulere den for vandets forfriskende nødvendige strøm.

I forbindelse hermed tilsigtes forskellige landvindinger ved Kalvebostrand til udvidelse af kaien.

Det er at antage, at dette forslag, som vil koste $4\frac{1}{2}$ million kroner, hvoraf et betydeligt beløb allerede disponeres af havnevæsenet, kommer til at gaa igjennem.

Frihavnen.

Af varer, der er blevene lossede fra og ladet i skibe, maa følgende noteres:

Indførsel:

Mais	kg.	176 144 400	Kaffe	kg.	9 382 750
Andet umalet korn	"	35 977 900	Bomuld	"	6 175 950
Malet korn	"	8 414 900	Oljer	"	3 860 200
Klid	"	14 830 250	Fedt, oleo-olje	"	3 334 900
Oljekager	"	54 813 550	Træ (hardwood)	kb.	28 509 050
Kul	"	333 763 350			

Udførsel:

		Deraf til Sverige	til Norge
Oljekager	kg.	5 345 000	kg. 3 849 000
Kaffe	"	1 768 100	" 1 342 100
Bomuld	"	3 938 050	" 514 950
Øl	"	135 300	" —
Mais	"	20 400 100	" 10 587 350
Cement	"	437 700	" —
Klid	"	547 050	" 547 050
Hvede	"	5 262 300	" 5 026 200
Rug	"	1 450 150	" 1 250 150
Træmasse	"	2 129 950	" —

Da Frihavnen nu har fyldt sit femte aar, kan følgende oversigt over trafikens tilvekst fra havnens begyndelse være af interesse:

Beseilingen af frihavnen.

1895	Dampskibe	319	201 672	reg. tons
	Seilskibe og pramme	2 010	58 424	—
1896	Dampskibe	353	244 744	—
	Seilskibe og pramme	2 152	77 855	—

1897	Dampskibe	511	397 307	—
	Seilskibe og pramme	2 840	105 582	—
1898	Dampskibe	886	626 472	—
	Seilskibe og pramme	3 674	160 150	—
1899	Dampskibe	811	649 315	—
	Seilskibe og pramme	3 264	159 666	—

Jernbanetrafiken.

	Udgaaede vogne.	Vægt i tons.		Udgaaede vogne.	Vægt i tons.
1895	7 081	52 000	1898	25 994	218 000
1896	13 903	110 000	1899	26 505	226 000
1897	19 438	164 000			

Vægten af veiede varer.

1895	187 000 tons	1898	607 000 tons
1896	299 000 „	1899	621 000 „
1897	464 000 „		

Dampfærgetrafiken.

Kjøbenhavn—Malmø.

1895/96	5 500 tons.	1897/98	64 900 tons.
1896/97	39 700 „	1898/99	91 300 „

Til sammenligning meddeles modsvarende tal for færgen Helsingør—Helsingborg, respektive:

74 900 78 500 82 700 94 300.

Hvad den industrielle og kommercielle virksomhed i frihavnen angaar, da er denne saa livlig, at snart al plads er optagen, hvorfor nye udvidelser paa-tænkes. Høiest paa listen staar 8 vinforretninger; dernæst kommer 6 cykle-lagere, 4 maskinlagere, 4 trælagere, 3 kafferensninger m. m. Alt i alt findes i frihavnen 50—60 virksomheder, af hvilke i det mindste nogle er omfattende og betydelige.

Der er ikke opstaaet nogen ny industriel virksomhed i frihavnen i det forløbne aar.

Frihavnsselskabets udbytte af dets aktiekapital for 1899 bliver 4 pct. som i de to foregaaende aar.

Bolværkspengene, der ifølge frihavnsloven skal være de samme i frihavnen som i den gamle del af havnen, og som tidligere var 16 $\frac{2}{3}$ øre pr. ton af losset og indladet kvantum, opkræves nu ifølge en ny, af indenrigsministeriet fastsat takst med dels fast afgift 6 øre pr. ton af skibets maalte registrertonnage for hver paabegyndt maaned, og dels med 10 øre pr. ton af gods, der

losses og lades, medens skibet ligger ved bolværket. For fuldt lastede skibe, selv om de efter endt udlosning indlader gods, har takstforandringen ingen betydning, derimod for dampere, der indtager mindre godsmængder samtidig med, at de befører passagerer, for saa vidt de da ikke har erhvervet sig adgang til anlæg ved bolværk ifølge takstens § 2, da afgiften er 55 øre pr. ton af skibets maalte registertonnage pr. kalendermaaned.

Det østasiatiske kompagni

er, om ikke den første, saa dog den største benytter af frihavnen som saadan. Det er bleven grundet hovedsagelig for at besørge trafikforbindelsen mellem Østersjøen og Østasien, navnlig Siam, hvor selskabets stifter har havt en større privatforretning. For denne trafik byggedes skibe, hvis dimensioner og aptering hæver sig over al sammenligning med den tidligere danske koffardiflaade. Til fremme af foretagendet er det lykkedes selskabet, der har indflydelsesrige relationer, at udvirke hos den russiske regjering store fragter af jernbane- og befæstmateriel.

Da gennem den nye russiske lov om cabotage, der er traadt i kraft ved indgangen af dette aar, selskabet truedes med at tabe disse fragter, blev der paa initiativ af selskabet og delvis med dansk bestyrelse grundet et russisk asiatisk selskab for at optage den trafik, der gennem nævnte lov blev fratrægen udenlandske, specielt britiske og tyske skibe. Om end sidstnævnte selskab i formen er russisk, maa det dog ansees som en filial af det foregaaende og er bestemt til under fremmed forklædning at fremme dettes interesser. Det intime forhold mellem de to selskaber fremgaar blandt andet deraf, at det ældre selskab afstaar til det yngre forskjellige af sine skibe, som dog under deres nye flag vil komme til at føres af dansk befal og i det mindste delvis med dansk mandskab.

For nærværende og indtil den russiske handelsflaade, i hvis interesse den omtalte lov om kystfragt blev udfærdiget, er tiltaget, kan danskerne altsaa ansees for at have monopol paa fragtfarten mellem de russiske havne i Østersjøen og Østasien. Dette monopol er saa meget desto værdifuldere, som den russiske regjering har forpligtet sig til at erlægge omkostningerne for passagen gennem Suezkanalen. Med en saa lovende begyndelse, hvad fragtfarten angaar, maa det ansees sandsynligt, at der aabner sig en god fremtid ogsaa paa det kommercielle omraade, og at den danske handel, der allerede har vundet en god stilling i Siam, samtidig med, at den danske regulære skibsfart udstrækkes videre mod Østasien, vil søge at profitere af de for udlændinge favorable handelsforhold, som nu er raadende dersteds.

Det er med blikket rettet derhen, at den danske konsul i Shanghai ved et besøg herhjemme forleden sommer kraftig anbefalede dels etablering i Shanghai af et dansk centraldepot i form af et agentur for det østasiatiske kompagni, dels igangsættelse af en regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Østersjøen og Shanghai mindst en gang om maaneden; og han fremholdt derved nødvendigheden af at skride hurtigt til værket, da forholdene nu syntes særdeles gunstige.

Kommunikationer med udlandet.

Efter at der paa en tidligere finanslov var bevilget kr. 10 000.00 til forundersøgelse i anledning af projektet om dampfærgeforbindelse paa ruten Gjedser—Warnemünde, fremlagdes der allerede ved rigsdagen 1898—99 i folketinget forslag til lov om foranstaltninger til oprettelse af en dampfærgeforbindelse mellem nævnte havne. Forslaget gik ud paa anlæg af to dampfærgeleier i Gjedser havn, af en telegrafkabel og anskaffelse af to dampfærger bestemte for ruten.

Vedkommende udvalg fandt dog ikke „for tiden“ at kunne tiltræde forslaget.

Den nye indenrigsminister har optaget sagen, og opinionen i landet synes at gaa i samme retning. Hvorvidt rigsdagen vil tiltræde forslaget, vil snart vise sig.

Der arbeides tillige for en anden forbindelseslinie med kontinentet ved dampfærge mellem Langeland og Femern. Denne rute, „Rødby—Syltholm-projektet“, der er bestemt til at optage en stor godstrafik og tillige at være den korteste vei til Hamburg og Vesteuropa, har sandsynligvis ikke saa store udsigter, da den dels stiller sig meget kostbar paa grund af jernbane- og havnelæg, dels kommer til at kræve store udgifter fra tysk side, der endnu ikke er bevilgede.

Forslagene er ikke konkurrenter, men siges at komplettere hinanden.

Opfindelser.

En dansk opfindelse, der i den sidste tid har været meget omtalt og antages at have en stor fremtid, er opfindelsen af fyrstikker uden hoved. Fordelen med disse fyrstikker er, at de kan tilvirkes adskillig billigere, og at de bedre egner sig til export end de nuværende, som i de tropiske lande siges at lide af den ubehagelighed, at hovedet let gaar af. Fabrikationen er meget simpel. Naar fyrstikken er lavet til paa sædvanlig maade, gjøres den vaad, hvorefter spidsen dyppes i klorsur boryt. Naar den saa er tørret, er fyrstikken færdig. Den tændes mod en sædvanlig strygeflade, som kun maa være noget haardere end sædvanlig. Patentretten er erhvervet af fyrstikfabriken Gosch.

En anden opfindelse bestaar i en maskine, som kan tilvirke cementrør. Saadanne rør kan tilvirkes i alle størrelser indtil 24 tommer og siges at være lettere og stærkere, men frem for alt glattere indvendig end de hidtil anvendte. Man mener ved hjælp af denne opfindelse at kunne undvære glaserede lerrør, af hvilke der blandt andet indføres en stor mængde fra Sverige til gas- og kloakledninger.

Lovgivningen.

Nogen vigtigere lov vedrørende handel og søfart er ikke bleven udfærdiget i aaret.

Forslag til saadanne love er dog fremlagt til rigsdagens prøvning.

Deriblandt maa noteres forslag til lov om oprettelse af et handelsdepartement.

Under en lang række aar har handelsmøderne, der kommer sammen tid efter anden og er sammensat af repræsentanter for Københavns grosserer-societet og delegerede for handelsforeningerne i landets kjøbstæder, fremstillet krav paa et sagkyndigt organ indenfor administrationen for varetagelse af handelsstandens interesser. Dette organ skulde man helst seet tage formen af et ministerium for handel, sjøfart, haandværk og industri, da disse næringer lige saavel som landbruget kunde ansees for at burde repræsenteres selvstændig. Da imidlertid udsigterne til opnaaelsen heraf synes at være ingen, har man indskrænket sine fordringer til et departement, sorterende under indenrigsministeriet. Sagen har ved foregaaende tilfælde mødt kraftig modstand snart fra regjeringens, snart fra rigsdagens side.

Foranlediget af ny fremsstilling fra nævnte møde den 11te—12te september 1899 fremlagde indenrigsministeren den 7de oktober i rigsdagen „forslag til lov om oprettelse af et handelsdepartement“.

Ifølge ministerens forslag skulde det nye departement bestaa af en departementschef, en kontorchef og to fuldmægtige, samt have til opgave ikke alene at tage initiativet til vigtige sagers afgjørelse, men tillige at udarbejde nye love vedrørende de under departementet sorterende brancher, ligesom det skulde være dets opgave at forhindre iværksættelsen af foranstaltninger fra andre dele af administrationen, der kunde være til skade for de paagjældende interesser.

Samtidig fremsatte samme minister i folketinget et forslag om indførelse af det metriske system for maal og vægt.

Forslag i denne retning har været fremlagte gjentagne gange alt siden 1876 og er blevne vedtagne snart af folketinget, snart af landstinget, dog uden hidtil at have vundet rigsdagens enstemmige bifald.

Island.

Aarsrapporter fra vicekonsulerne.

Vicekonsulatet i Reykjavik meddeler følgende under den 16de januar d. a.

I distrikterne omkring Faxebugten, det er i den sydvestlige del af Island, har vinteren til dato været forholdsvis mild, termometret er sjelden, og da i en meget kort tid ad gangen, steget op til 8—10 grader Réaumur. Noget stormfuldt og omløbende har veirliget af og til været og det endog noget mere end de foregaaende aar paa denne tid.

Som bekendt mislykkedes fiskeriet for en del f. a. paa denne kant af landet for de aabne baades vedkommende, og der er desværre hidtil ikke foregaaet nogen forandring til det bedre. Tilstanden blandt denne befolkning, hvis væsentligste ernæringskilde er fiskeri, er derfor ikke videre god.

For dæksfartøjerne vedkommende gik fiskeriet bedre, idet mange af dem fiskede ret godt, og paa grund af den høje pris paa fisken opnaaede mange af disse et meget godt resultat.

Da man nu gaar fiskeriets hovedsæson imøde, som falder i tidsrummet fra medio marts til medio mai, var det at ønske, at det gav et godt udbytte, noget som den tildels forarmede fiskerbefolkning trænger til.

Landboforholdene forrige aar har heller ikke stillet sig ret gunstige grundet paa de lave priser paa de fleste landbrugsprodukter. Exporten af levende faar til Skotland, som før var en god indtægtskilde for landmændene, er paa grund af indførselsforbud for endel ophørt. Den i de foregaaende aar ondartede braadsot, som ofte anretter betydelig skade blandt faarene, viste sig i en meget mildere grad.

Paa grund af den usædvanlig regnfulde sommer gav indhøstningen af hør kun middelmådigt resultat, men paa grund af den til dato milde vinter synes udsigterne at blive nogenlunde gode, selv om den del af vinteren, som endnu er tilbage, skulde blive noget streng.

Formedelst det temmelig gode fiskeri paa dæksfartøjerne har forretningsliv og skibsfart været ret livlig.

Sundhedstilstanden har været nogenlunde god, omendskjønt det ustadige veirig saa ofte har til følge endel forkjølelse, som dog denne gang ikke har været saa slem. Hvad dødeligheden angaar, da har den ikke været større end sædvanlig.

Fra de øvrige dele af landet lyder tilstanden, saavidt underretninger foreligger, ret godt, og vinteren har hidtil ingen steder været videre streng, og forholdene er saaledes over hele landet nogenlunde gode.

Vicekonsulen i Akureyri's rapport af 31te december 1899 indeholder blandt andet følgende:

Dette aar har vicekonsulatet været besøgt af 25 norske dampskibe og 3 norske seilskibe; af svenske fartøjer er ingen ankomne.

Af love vedkommende handel og skibsfart har følgende opnaaet kongl. stadfæstelse dette aar:

4de januar bekendtgjørelse angaaende lanterner og lydsignal paa islandske dampskibe.

9de september lov om dag- og natsignaler for islandske skibe i havsnød og i tilfælde af sammenstød.

22de september lov om indførselsafgift af tobakker.

11te november lov om handel med drikkevarer i Island og afgift af bittere og essenser.

11te november lov om udførselspræmie af smør.

11te november lov om udførsel af hvalprodukter.

Handelsomsætningen har været ret livlig dette aar, især for klipfiskens vedkommende, da denne opnaaede meget høje priser. Ulden blev tillige betalt bedre end foregaaende aar.

Exporten af levende faar til slagtning i England var betydelig mindre end forrige aar, da prisen paa saltet kjød og skind var tilfredsstillende her.

Torskefiskeriet paa dæksbaade og kuttere var godt middelmadigt, men baadfiskeriet for det meste mislykket, hvad de fleste giver trawlfiskeriet ved kysten skylden for.

Sildefiskeriet lovede ret godt i medio oktober, men det viste sig ikke at blive til noget. Der blev kun opfisket her af fed stor sild med not ca. 300 td., og med garn ca. 1 000 td. i alt, men for tiden er her intet fiskeri, og heller ingen udsigter.

Nogen udvandring til Amerika har ikke fundet sted fra nordlandet.

Sundhedstilstanden har i det hele taget været god.

Veiret har været meget ustadigt og stormfuldt næsten hele efteraaret.

Vicekonsulen i E s k e f j o r d meddeler i skrivelse af 30te december 1899.

Aaret maa i det hele taget siges at have været et stille aar uden syndertigt liv, hverken i den ene eller anden retning.

Hvad landbruget angaar, har det været et godt middelsaar, hvad græsvæksten og faarehold angaar, snarere varmt end koldt, og hvis slutningen af sommeren ikke havde været noget for regnfuld, vilde høhøsten have været særdeles heldig. Som modsætning til den behagelige sommer paa østkysten kan fremhæves den ualmindelig fugtige sommer paa syd- og vestlandet, hvor veiret var saa regnfuldt og koldt, at høhøsten der var meget uheldig.

Den gamle lære om diametralmodsætningen mellem øst- og vestkystens klima paa samme tid af aaret har saaledes i aar bekræftet sig, hvilket ogsaa er meget naturligt, da de overveiende vestlige vinde sidste sommer førte med sig regn som paalandsvind, men ikke som fralandsvind.

Hvad fiskerierne angaar, da har torskefisket været et middelsaars, medens andet fiskeri har givet et tarveligt udbytte. Sildefisket, som i august maaned gav haab om noget fiskeri med not ved de lovende udsigter, slog ganske feil, og har der ikke vist sig sild siden nogen steder paa østkysten.

Andre steder paa Island har silden heller ikke vist sig, med undtagelse af en ubetydelighed i Øfjord.

Priserne paa klipfisk og sild har jo i aar været særdeles gunstige, hvorfor det er desto mere beklageligt, at fangsten var ringe.

I Seydisfjord er der i aaret startet et fiskeforetagende for engelske og hollandske penge, som vistnok hovedsagelig skal fiske med trawl.

Foretagendet, hvortil nogle af Seydisfjords borgere har laant navn, har, som man kan forstaa, mange modstandere, idet man er bange for, at det her

ligesom i Faxebugten bliver en ødelæggelse af andet fiskeri, da den almindelige mening gaar ud paa, at trawlfisket ikke med udbytte kan drives uden indenfor territorialgrænsen, altsaa paa ulovlig grund.

I aar har selskabet, hvis navn er „Gardar“, kun havt to dampskibe paa fiskeri, men der fortælles, at det næste aar vil møde med en flaade af 10—20 dampskibe. For at kunne forsyne denne flaade med is er selskabet i færd med at lade opføre store ishuse, som ialt skal kunne rumme ca. 7 000 tons is, som de mener at faa fra en elv indenfor Seydisfjordens bund og fra bassiner til frysning af finere is.

Generalkonsulatets embedslokale er fremdeles i Nyhavn no. 11 og kontortiden fra kl. 10—3.

Indberetning

fra kommerciel stipendiat i Mexico Christian Schjetnan, dateret 4de april 1900.

Mexicos udvikling og fremskridt sker fremdeles med saadanne kæmpe-skridt, at selv den skarpeste iagttager erfarer fra dag til anden nye ting, der aaaa forbaase ham.

Statens indtægter var saaledes for aaret:

1888—89	\$ 21 900 000
ni aar senere — altsaa i	
1897—98	\$ 52 600 000 og i
1898—99	„ 60 139 000, og da udgifterne i
dette aar kun var \$ 53 499 000, gav saaledes dette sidste aar et overskud af	
\$ 6 640 000, der tillagt statskassens før opsparede kontante reserve bringer	
det disponible overskud op i \$ 27 536 000.	

Budgettet for 1900—1901 opgjordes med antagne

indtægter	\$ 58 234 000	hvorimod
udgifter	„ 58 009 000	visende
saaledes overskud . . .	\$ 225 000.	

Hertil kan jeg nu tilføie, at de første 6 maaneder af dette aar har vist, at de samlede indtægter beløb sig til noget over \$ 31 000 000, hvilket er noget over \$ 2 500 000 mere, end hvad de var i tilsvarende tidsrum 1898—99. Naar derfor aaret kan afsluttes, er der ikke tvil om, at det vil bringe et end mere glimrende resultat end det foregaaende.

Af betydningsfuldere begivenheder siden min sidste indberetning kan jeg nævne:

Som jeg omtalte i min forrige rapport, opnaaede regjeringen ved konverteringen af statsgjælden ikke alene en rentebesparelse paa £ 130 000. 0. 0, men ogsaa at faa frigivet de pantsættelser, der i sin tid var gjorte for at opnaa de oprindelige laan, og hertil hørte Tehuantepec-jernbanen, der gaar fra Coatzacoalcos i den mexicanske golf til Salina Cruz paa Pacific-kysten. Denne jernbane kostede det staten nær \$ 700 000 pr. aar at drive, og da banens bruttointægter kun har dreiet sig om \$ 230 000, ser man, at denne lille bane aarlig kostede statskassen \$ 470 000.

Nu i december afsluttede regjeringen en kontrakt med det vel kjendte kontraktørfirma i London Pearson & Son om at bygge to moderne første classes havne i Coatzacoalcos og i Salina Cruz, samt ved udmudringer at kunne gjøre disse havne sikkert tilgjængelige for skibe med op til 10 meters dybgaaende. Om jeg ikke erindrer feil, skulde de samlede arbeider andrage til ca. fire millioner dollars, og tidsrummet, inden hvilket de skulde være tilendebragte, dreie sig om tre aar, og i dette tidsrum skal de nævnte kontraktører — uden nogen speciel godtgjørelse derfor — overtage og drive for sin egen regning Tehuantepec-jernbanen.

Ved denne manøvre har altsaa finansminister Limantour sparet statskassen for den aarlige udgift af \$ 470 000. Og naar havneanlæggene er færdige, og staten paany skal overtage banen, kan der neppe være tvil om, at denne da ikke alene vil bære sine udgifter, men ogsaa betale renter af de nedlagte kapitaler.

Banen har nemlig kun ventet paa, at de tvende havne, den forbinder, skulde blive saavidt moderne og sikre for navigationen, at den kunde opfylde sin oprindelige bestemmelse: At tage en vigtig andel i varetransporten fra Atlanterhavet til Stillehavet og omvendt. Og naar Pearson & Son har afsluttet sine arbeider, vil Coatzacoalcos og Salina Cruz være 1ste rangs havne, hvortil nutidens største skibe kan løbe ind uden betænkelighed.

Som følge af statens glimrende finanser besluttede Limantour sig til at ophæve helt den eksisterende exportskat paa kaffe, samt nedsætte stempelafgiften for veksler, chequer samt endel andre forretningspapirer, der havde en noksaa høi skat paa sig. At denne hans beslutning blev hilset med jubel af saavel plantageeierne som forretningsverdenen i sin almindelighed, behøver jeg vel neppe at tilføie — og at finansminister Limantour efter alle disse glimrende resultater nu hører til Mexicos mest populære og agtede mænd, kan vel enhver forstaa.

I den kommende høst skal der foretages præsidentvalg, og den ting ansees for saa sikker, at Diaz blir gjenvalgt, at man ikke engang taler eller ofrer et ord paa det forestaaende valg. Jeg tror, at det engang for alle er gaaet ind i mexikanernes bevidsthed, at Diaz er og maa være præsident, saalænge han lever, og at det valg, der foretages hvert 4de aar, kun er en formalitet for ikke at gjøre brud paa landets konstitution.

Altsaa ingen valgkamp, ingen agitation, der kan kaste en sky paa de bestaaende sunde og blomstrende forhold.

I det sidste aar har to indianer-racer: Maya-indianerne i Yucatan og Yaquis-indianerne i Nord-Mexico gjort opstand mod regjeringen. Disse india-

nerstammer har aldrig rigtig underkastet sig regjeringen, men saalænge de var i ro, lod man det være saa. Nu derimod, efter at de har gjort aabent oprør, har regjeringen besluttet, at de skal tvinges til underkastelse, og krigen mod dem føres nu med al energi, og det er kun et tidsspørgsmaal, naar dette vil ske. Med disse to indianerstammer forsvinder de sidste vilde og farlige indianere i Mexico.

Maya-indianerne besidder uhyre skove med kostbare træsorter, og Yaquis-indianerne skal besidde værdifulde miner, og disse herligheder, om hvilke man kun har svage kundskaber, da sjelden en hvid mand vovede sig ind i deres land, og gjorde nogen det, kom han sjelden tilbage, vil nu selvfølgelig, naar krigen er slut, komme paa civiliserede hænder og blive udnyttede.

Jeg nævnte i min forrige rapport, at arbejdsørgsmaalet dag for dag antog en mere alvorlig side. Som bekræftelse herpaa kan jeg nu anføre, at Veracruz og Pacific-railway, der er under bygning, har seet sig nødsaget til at importere 2 000 italienske arbejdere, og under den forudsætning, at dette forsøg viser sig regningssvarende, vil det samme selskab tage ud 2 000 flere af disse arbejdere.

Den italienske regjering har alt givet sit samtykke hertil, og den første sendelse skal i disse dage forlade Italien, hvortil selskabets repræsentant, grev Cini, er afreist for at træffe de fornødne arrangements.

Naar disse italienske arbejdere er ankomne, skal jeg have min specielle opmærksomhed henvendt paa, om det ikke skulde lykkes at faa leveret stokfisk til dem.

De forsøg, jeg til dato har gjort, for at faa denne vare ind paa det mexicanske marked, er totalt mislykket — væsentlig af den grund, tror jeg, at folk her ikke kjender denne vare og ikke ved, hvordan den skal tilberedes, men kanske disse italienere nu kan lære mexicanerne dette.

Skulde det nu gjøres forsøg med import af italienske arbejdere falde godt ud — jeg kan ikke andet end tro dette med det faktum for øie, at de mest søgte arbejdere i Argentina er italienere, og at der af den grund hvert aar ankommer hele ladninger med italienske arbejdere til dette land — saa vil nok baade de andre jernbaneselskaber samt ogsaa plantageeierne blive nødt til at importere italienske arbejdere; thi de forsøg, der til dato har været foranstaltet med negre og kinesere, har ikke givet fuldt tilfredsstillende resultater.

Saaledes er der muligheder tilstede for en større italiensk indvandring, og derigjennem ogsaa muligheder for afsætning af stokfisk.

Paa alle industrielle omraader saavel som for mineindustrien har det sidste aar været glimrende. En hel masse nye lovende miner — ja til og med kulminer — er blevet opdaget. Og skulde disse nye miner blot holde en brøkdel af, hvad der nu tales om, betyder det en ny uhyre stor forøgelse af landets rigdomme. Kul f. eks. har man til dato kun fundet i saa smaa kvantiteter, at man gjerne kunde betragte Mexico som kulløst, og alt, hvad der behøves, bliver importeret fra Staterne og England — specielt dog fra Staterne, i hvilken trade vore nyeste dampskibe paa 4 à 6 000 tons har fundet lønnende beskæftigelse.

. . **Veracruz.** Havneanlæggene, der udføres af Pearson & Son, nærmer sig nu sin afslutning. Veracruz' havn vil da høre til en af de bedste og sikreste i verden.

I det forløbne aar har byen været slemt medfaret af epidemisk gulfeber. Jeg tror imidlertid, at dette neppe vil gjentage sig mere — ialfald ikke saa forfærdeligt som i det sidste aar, da folk, der kun havde opholdt sig nogle faa timer i byen, afgik ved døden, thi byens fædre har nu besluttet at anlægge kloaker, og at dette vil gjøre byen sundere, er da utvilsomt, men nogen ufarlig by bliver Veracruz neppe og iallefald ikke i sommermaanederne.

Tampico. Den nedbrændte toldbod og kai er nu igjen under opførelse. Naar kaianlægget er færdigt, saa skibene kan faa losse hurtigere, end nu er tilfældet, vil vel byen paanyt begynde at drage trafikken til sig.

Byen har i det forløbne aar ikke været officielt erklæret for smittet af gulfeber.

Mexico — hovedstaden — er selvfølgelig landets fornemste by, og den har som alle andre hovedstæder, havt en sand mani for at drage alt og alle til sig. Men saa har jo baade regjeringen og kommunestyret gjort alt for at faa denne by til at være en værdig hovedstad for landet.

Just i disse dage fuldføres draineringen af byen og Mexicodalen. Det er et arbeide, der har kostet mange millioner, og som nu vil gjøre Mexico til en af verdens sundeste byer, thi tiltrods for, at byen ligger i troperne, maa det erindres, at den ligger 2 260 meter over havfladen og som følge heraf har det aller herligste klimat.

I dette aar skal over 100 af byens gader asfalteres efter europæisk mønster. Naar dette er afsluttet, vil byen faa elektriske automobilrosker. Elektriske sporvogne findes allerede. Byen er derhos helt oplyst — og det paa en ikke sparsommelig maade — med elektrisk lys fra et anlæg, der tilhører det store Berliner-firma Siemens & Halske. Det samme firma leverer ogsaa elektrisk lys til privathuse, og jeg kan tilføie, at det her er en meget mere almindelig ting at se et privathus helt oplyst med elektrisk lys, end det er i Europa.

Byen har nu meget over 400 000 indbyggere og er selvfølgelig sædet for landets administration, banker og vigtigste forretningshuse.

Jeg skal nu gaa over til Norges export til Mexico i det nys afsluttede fiskalaar, og i den nedenstaaende opgave vise totalimporten til Mexico for de artiklers vedkommende, af hvilke import fra Norge har fundet sted. I denne opgave tager jeg ogsaa med, hvad der er kommet fra Sverige, da jeg antager, at dette ikke er helt uden interesse for os.

	Totalimport til Mexico i fiskalaaret 1898—99.		Heraf fra Norge		og fra Sverige.	
	kg.	Værdi i guld \$	kg.	Værdi i guld \$	kg.	Værdi i guld \$.
Alle slags telefonapparater med tilbehør etc.	91 955	48 358	1 648	1 020	3 022	2 913
Staal i stænger etc.	1 446 626	114 662	—	—	17 076	1 150
Jern - — „	5 871 751	251 935	—	—	51 830	2 649
Alle slags søm og spiger	3 978 900	276 494	—	—	44 911	7 315
Lunter til minebrug	287 424	104 011	35	16	—	—
Cement	25 953 950	240 803	—	—	1 800	20
Marmor	207 664	5 169	13	1	—	—
Granit og møllestene	905 922	11 332	—	—	860 000	9 080
Øl- og vin-flasker	8 213 456	270 699	10	2	—	—
Klipfisk	225 792	34 318	155 711	21 027	—	—
Konserver	2 023 939	466 890	87 555	13 385	—	—
Lim	56 690	12 439	260	42	—	—
Maling i pulver og færdig	1 644 164	337 340	57	8	—	—
Konvolutter	198 905	57 239	19	15	1 358	296
Tjære	114 870	4 841	1 410	107	—	—
Medicintran	49 656	10 927	8 645	1 440	—	—
Anden tran	125 826	14 482	731	68	—	—
Indpakkingspapir	2 935 470	178 779	657 596	32 870	456 302	26 389
Træmasse	2 001 161	59 482	119 791	2 948	176 494	3 805

Til ovenstaaende skal jeg tilføie, at de 860 tons granit, der er optørt som fra Sverige kommende, er en stenleverance til havneanlæggene i Veracruz (Pearson & Son) fra et norsk firma, der har brud baade i Norge og Sverige. Og denne gang har det vel af forretningshensyn konveneret firmaet at tage stenen fra et af sine svenske brud.

Efter hvad jeg nu har bragt i erfaring, er en ny forsendelse af granit undervejs.

Nedenfor giver jeg en opgave over nogle af de vigtigste importartikler (med vægt & faktura-værdiangivelse), hvori jeg efter de af mig anstillede undersøgelser ved, at vi kan konkurrere.

Opgaven er som den foregaaende hentet fra statistiken for det nu nys afsluttede fiskalaar 1898—99.

	Kg.	Fakturaværdi i guld \$
Vogne og kjøreredskaber	640 320	310 100
Ovne- og komfyrer	305 300	36 741
Maskinremme	105 539	60 361
Lister — finere og simple	139 439	11 838
- Tapeter	204 739	74 393
Stearinlys	621 406	87 697
Sæbe- og parfumerier	132 539	170 749
Smør	191 531	73 317
Kondenseret melk	117 781	26 686
Valsemasse for bogtrykkerpresser .	41 301	14 411
Fyrstikker	14 541	2 693
Hvaltalg	4 472	1 074
Kjex — alle slags	451 787	67 752
Minerkrudt	859 742	96 353

Angaaende sidstnævnte artikel skal jeg dog tage den reservation, at de oplysninger, jeg har, endnu ikke er saa klare, at jeg ved med absolut bestemt-hed, om der heri er noget at gjøre for os.

Dertil kan jeg nævne følgende artikler, hvori der vil være noget at gjøre:

Slibestene, kalveskind, møbler, færdige træhuse, pianoer, calcium-carbid og acetylen apparater, ost, handsker, hyssing og traad, porcelæn, glasvarer og flere andre artikler fra smaaindustrien.

Det er nu min agt at anvende tiden til mai maanedes slutning med nøie at studere, hvordan disse og en del andre artikler forlanges herude, og naar jeg har dette materiale samlet, vil jeg foretage en reise hjem for at sætte mig i forbindelse med de vigtigste fabrikanter og exportører, for saa ved min retur hertil at kunne starte en importforretning af norske produkter.

At en saadan forretning vil blive meget lønnende, derfor har jeg de klareste beviser, og det var derfor at ønske, at fabrikanter og exportører hjemme vil vise mig den imødekommenhed, som trænges, naar en helt ny forretning skal startes i et land, hvor bankforholdene endnu ikke har havt tid til at følge med den abnormt hurtige udvikling, saa at enhver forretning og forretningsmand kun kan og bør regne med sine egne ressourcer.

Min brevadresse er: Apartado 2048 — Mexico.

Min telegrafadresse er: Schjetnan — Mexico.

A. B. C. Code — 4de udgave benyttes.

Melbourne.

Aarsberetning for 1899 fra konsul H. Gundersen, dateret 8de marts 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	1	1 926	1	1 926	-	-	1	1 926	1	1 926
Seilskibe	6	5 633	17	16 520	23	22 153	-	-	11	10 717	11	10 717
Sum	6	5 633	18	18 446	24	24 079	-	-	12	12 643	12	12 643
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	5	4 690	5	4 690	-	-	34	27 548	34	27 548
Sum	-	-	5	4 690	5	4 690	-	-	34	27 548	34	27 548
Totalsum afladede fartøier.	6	5 633	23	23 136	29	28 769	-	-	46	40 191	46	40 191
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	1	749	1	749	-	-	9	6 927	9	6 927
Sum	-	-	1	749	1	749	-	-	9	6 927	9	6 927
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	26	20 248	26	20 248	-	-	2	943	2	943
Sum	-	-	26	20 248	26	20 248	-	-	2	943	2	943
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	27	20 997	27	20 997	-	-	11	7 870	11	7 870

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 639 686.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 185 938.80.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 2 793 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 3 922 tons, til hovedstationen 2 dr. 700 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 120.54, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 718.43; heraf tilfaldt konsulen kr. 859.21. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 44.49, ved vicekonsulsstationerne kr. 331.90; heraf tilfaldt konsulen kr. 165.95. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 190.19.

Expeditionsavgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 135.75; i svenske sager kr. 51.67, i andre sager kr. 17.25, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 54.03, i svenske sager kr. 67.24, i andre sager intet.

Almindelig oversigt. I politisk henseende har aaret 1899 været et merkeaar for Australien, idet fem af de australiske kolonier, Victoria, New South Wales, Queensland, South Australia og Tasmania, ved endelig afstemning i sidstleden november maaned kom overens om en union væsentlig efter kanadisk mønster. I disse kolonier tilsammen afgaves 371.698 stemmer for forslaget og kun 37.841 imod, og i Victoria og Tasmania var pluraliteten for samme aldeles overveiede. Western Australia antages ogsaa i en nær fremtid at ville slutte sig til denne union, men ved sidste afstemning viste det sig, at medens der i koloniens nordlige del og i minedistrikterne er omtrent enstemmighed for tilslutning, er der endnu en kompakt majoritet mod samme i de ældre og mere tætbefolkede settlements i det sydlige. Hvad der ved den australiske union fornemmelig har betydning for de forenede riger, er spørgsmaalet om, hvilken toldpolitik vil blive fulgt, et spørgsmaal, der vil foranledige betydelig og maaske langvarig strid om mange detaljer, ihvorvel hovedprincippet, interkolonial frihandel og protektion mod den øvrige verden, tør ansees omtrent fastslaaet. Der er allerede nu tegn til, at der baade inden Victoria og Tasmania holder paa at danne sig en ganske stærk opinion for tilnærmelse til frihandel; men det indsees ikke andet, end at for den første tid ialfald vil statskassens behov paa den ene side nødvendiggjøre ganske betydelig told, og paa den anden side forhindre, at tolsatserne sættes saa høje, at de bliver prohibitive.

For samtlige de tre kolonier, der udgjør dette distrikt, og især for Victoria, har det forløbne aar i økonomisk henseende været udmerket godt. Agerbrug, fædrift, frugtavl og bergverksdrift har gennemgaaende givet godt udbytte. Handelsomsætningen har været livlig, antallet af falliter aftagende og arbeidsklassens lønninger ei ubetydelig højere end i de nærmest foregaaende aar. I det hele tyder alt paa sunde økonomiske forhold med gode udsigter for det kommende aar.

Koloniernes kredit paa det engelske pengemarked er særdeles god, og samtlige budgetter befinder sig i den bedste orden.

Værdien af fast eiendom saavel i by som paa land har inden Victoria været i jævnt stigende. I de to andre kolonier er en ei ubetydelig del regjeringsland bleven afhændet, og det dyrkede areal har, særlig i Western Australia, faaet stor udvidelse.

Aktiemarkedet har været livligt med tildels sterkt stigende priser.

Pengemarkedet befandt sig gennem hele aaret i ganske normal stilling, og adgangen til laan var noget lettere end tilforn. Alle forpligtelser fra den store krises dage kan nu ansees som afviklede, og samtlige her eksiste-

rende banker og Building Societies synes at have en jevn og solid forretning. Bankerne i Melbourne betalte for deposita paa 12 maaneder fremdeles kun $2\frac{1}{2}\%$, og diskontoen paa 4 maaneders kjøbmandsvexler varierede mellem 6% og 7% , medens 6% à 8% beregnedes for „overdrafts“. For vexler paa London beregnedes procentvis følgende kurser:

V e d k j ø b :

Noteringer:	a vista.	60 dages sigt.
Fra 1 januar til 14 marts	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$
„ 14 marts til 10 oktober	100	$99\frac{7}{8}$
„ 10 oktober til 21 november	$99\frac{6}{8}$	$99\frac{1}{4}$
„ 21 november til 5 december	$99\frac{1}{2}$	99
„ 5 december til 19 december	$99\frac{1}{4}$	$98\frac{3}{4}$

V e d s a l g :

Noteringer:	a vista.	60 dages sigt.
Fra 1 januar til 14 marts	101	$100\frac{1}{2}$
„ 14 marts til 10 oktober	$101\frac{1}{4}$	$100\frac{3}{4}$
„ 10 oktober til 21 november	100	$100\frac{1}{4}$
„ 21 november til 5 december	100	$100\frac{1}{4}$
„ 5 december til 19 december	100	$100\frac{1}{4}$

Melbourne Savings Bank, der nu er en statsinstitution, havde ved aarets udgang 237 250 konti, paa hvilke indestod £ 5 286 000, uagtet renten, som betales, kun er $2\frac{1}{2}\%$ for de første £ 150, 2% for de næste £ 100 og over dette intet. Det synes klart, at en sparebank i dette land maatte kunne give en langt højere rente, og der klages, tilsyneladende med rette over, at staten tager en saa stor profit istedetfor at lade en højere rente tilflyde indskyderne.

Post og kommunikationer. Interkolonial pennyporito vil antagelig blive indført, saasnart Australiens federation er blevet til virkelighed.

Der er al udsigt til, at Australien inden et par aar vil faa to nye telegraflinier til Europa; den ene udgaaende fra Queensland over Honolulu til Canada og den anden fra Western Australia til Kapkolonien. For den første af disse linier er allerede koncession givet.

Jernbanebygningen inden kolonien Victoria, som i flere aar har været saagodtsom stanset, er atter gjenoptaget, og aabnedes i aarets løb tre bredsporede banestykker paa tilsammen 76 miles længde, samtlige i koloniens nordvestlige del og som fortsættelser af tidligere eksisterende linier. Disse banestykker byggedes efter „butty-gang“ systemet og kostede, da terrænet var heldigt, kun ca. £ 1 952 pr. mile. Desuden aabnedes flere smalsporede bibaner, og adskillige saadanne paabegyndtes; en af disse, der gaar gennem Gippslands skov- og bjergtrakter, er beregnet at skulle koste £ 3 355, og en bredsporet gennem lignende terræn £ 4 174 pr. mile.

Tasmania har nu omtrent 550 miles jernbaner, som for den overveiende del er statsejendom. En statsbane fører fra Hobart til Launceston og videre langs nordkysten til Emu Bay, hvorfra en privatbane gennem rige malmfelter skjærer over til Macquarie Harbour paa vestkysten, en af naturen ganske

middelmaadig havn, der nu med betydelig omkostning søges udbedret. Grundgaaende dampskibe af op til 1 000 tons drægtighed kan allerede nu anløbe Macquarie Harbour, dog ansees dette forbundet med endel risiko.

Western Australia har ca. 1 800 miles færdigbygget jernbane og ca. 80 miles under bygning; omtrent 500 miles heraf er privateiendom.

For agerbrug og fædrift var veirliget gennem det forløbne aar i det hele taget særdeles gunstigt. Hvad hvededyrkning angaar, har Victoria efterhaanden vundet frem til den første plads blandt de australiske kolonier og vil utvilsomt beholde den for lang tid, medens South Australia, som tidligere var langt foran de andre, kun har gjort ubetydelige fremskridt.

Af de to andre kolonier, som høre til dette distrikt, havde Tasmania ifjor for første gang et nævneværdigt overskud for export, hvilket ogsaa iaar er tilfældet, medens Western Australia, trods agerbrugets ret hurtige fremskridt, endnu i længere tid vil behøve betydelig import. Følgende oversigt over, hvorledes det til hvededyrkning benyttede areal i de sidste 19 aar er forøget i de forskellige australiske kolonier, turde have sin interesse:

	i 1880—1881	i 1899—1900
Victoria	926 729 acres	2 150 163 acres
Tasmania	71 757 "	85 287 "
Western Australia	21 951 "	74 732 "
New South Wales	281 888 "	1 319 503 "
South Australia	1 768 781 "	1 788 770 "
Queensland	10 958 "	46 219 "
	3 082 064 acres	5 464 674 acres

Da det hidtil benyttede areal utvilsomt kun udgjør en liden brøkdel af det til hvededyrkning skikkede land, som findes i disse kolonier, og da afkastningen pr. acre ved mere intens dyrkning vil kunne i høi grad forøges, vil det indsees, at Australia har al udsigt til inden en nær fremtid at blive en betydelig faktor i verdens hvedeforsyning.

I kolonien Victoria var hvedehøsten 1898—1899 den største, som man nogensinde havde havt, men overgaaes dog af den i 1899—1900. Den største, man tidligere havde havt, var i 1884, og den næststørste i 1894, i hvilke aar exporteredes respektive 8 232 000 og 7 869 000 bushels. Efter ganske ubetydelig export i 1896 og 1897 naaedes i 1898 henimod 3 000 000 bushels og i 1899 hele 10 322 000 bushels eller ca. 276 500 tons, der i det indeværende aar sandsynligvis igjen vil blive betydelig overgaaet. I regelen er kvaliteten af den her avlede hvede udmærket, da der næsten stedse hersker favorabelt veir under indhøstningen, og har det vist sig, at just i kronaarene er ogsaa kvaliteten bedst. Den hvede, som kommer fra koloniens nordligste del, er stedse i den grad tør, at den tiltager meget betydelig i vægt, naar den henligger nogle maaneder i en havn eller ombord i skib, og flere landmænd har fundet, at det ikke koster dem synderlig at lagre hvede hersteds istedetfor at sælge straks, idet forskjellen i vægt af samme kvantum hvede, naar det lagres, og naar det efter nogen tid atter tages ud af pakhus, ofte er tilstrækkelig til at dække pakhusleien.

Hvad hvedepriserne angaar, har aaret i synderlig grad, med undtagelse af en kort periode i oktober maaned, været frit for stærkere fluktuationer. I maanederne januar til april, altsaa tiden for den betydeligste skibning, varierede priserne fra 2 sh. 7 d. til 2 sh. 8½ d. pr. bushel. Fra april til henimod midten af juli blev markedet gradvis fastere under helt ubetydelige svingninger, hvorefter der indtraadte en kortvarig stigning til 3 sh. 1½ d., foranlediget ved større ordres dels fra Spanien og dels fra Transvaal. Siden fulgte først gradvis langsom tilbagegang til 2 sh. 10½ d. og derefter langsom stigning, indtil 3 sh. atter var naaet omkring slutningen af september, og i de nærmest paafølgende dage gik priserne hurtig op til 3 sh. 6 d., hvilket delvis foranledigedes ved krigsrygter og ved det engelske markeds stilling, men meget mere ved rapporter fra indlandet om, at regnmangel truede med at ødelægge høsten, der hidtil havde tegnet udmærket. Heldigvis kom rigelig regn, før altfor stor skade var anrettet, og siden har veiriget den hele tid været gunstigt. Priserne faldt derfor igjen gradvis til 2 sh. 7½ d. à 2 sh. 8 d., paa hvilket standpunkt de holdt sig til aarets udgang. Forskjellen mellem høieste og laveste betalte priser har altsaa kun udgjort 11 d. i aarets løb, mod 1 sh. 11 d. i det nærmest foregaaende aar. Da det overveiende kvantum solgtes til de lavere noteringer, tør gennemsnitsprisen neppe sættes til mere end ca. 2 sh. 8½ d. pr. bushel — mod ca. 3 sh. 11 d. i 1898 og 5 sh. 8 d. i 1897; men paa grund af billig jord og billig dyrkningsmaade ansees selv en pris af 2 sh. 6 d. med middelsaars afkastning hertilands at give landmanden et rimeligt udbytte. Den overveiende del af exporten gik som vanligt til England; men sine fordelagtigste markeder fandt kolonien iaar i Sydafrika samt i Spanien, til hvilket sidstnævnte land sendtes 9 store dampskibsladninger, tilsammen udgjørende ca. 40 000 tons.

I det nu begyndte aar antager man, at exporten herfra vil blive endnu mindst 1 000 000 bushels større end i det forløbne.

Til England skibedes 60 fulde ladninger hvede og mel, medens 69 skibe havde større eller mindre partier af saadan last. Følgende kvanta skibedes af de største exportører:

John Darling & Co. . . .	655 000	sække
Jas. Bell & Co.	463 000	"
Dalgety & Co.	181 000	"
A. E. Tankard & Co. . . .	137 000	"
Wm. Crosby & Co.	125 000	"
F. W. Prell & Co.	119 000	"
Gibbs Bright & Co.	78 000	"
Dennys, Lascelles & Co. . .	52 000	"

Hidindtil skibes al hvede fra Australia i sække. Der er dog blandt landmændene en agitation igang for at faa indført det amerikanske elevatorsystem og skibning „in bulk“; men fordelene ved saadan skibning herfra turde være tvilsom. Derimod vil det blive en væsentlig lettelse for jordbruget, om de hidtil høje jernbanetakster for kornvarer, saaledes som foreslaaet, bliver nedsatte med ca. 25 %, hvorved de vilde blive omtrent jevnhøje med de takster, som gjælder i nabokolonien New South Wales. For tiden betales i Victoria for 100 miles transport af en ton hvede 9 sh. 4 d. og for 200 miles 16 sh. 4 d., hvilket synes urimelig høit.

Mel har gennem hele aaret været forholdsvis billigt, og kan saadant at prima kvalitet nu kjøbes til £ 6.10.0 à £ 6.12.6 f. o. b.

Af de andre kornsorter samt poteter var udbyttet tilfredsstillende. Havre — især af sorten „Algerian“ — dyrkes i ikke liden udstrækning, og blev af denne kornsort i de tre sidste maaneder af det foregaaende aar og de to første af det indeværende skibet over 14 000 tons til Sydafrika. Ligeledes skibedes dertil i samme tidsrum 9 200 tons hø.

I Tasmania og Western Australia gav samtlige kornsorter et godt udbytte.

Frugt- og vinavlen var tilfredsstillende i samtlige tre kolonier. Noget over 150 000 kasser æbler exporteredes fra Tasmania, og fra Victoria saavel æbler som et betydeligt kvantum tørrede ferskener og aprikoser.

Uld. Gennem en række af tørre og forøvrigt for kvægavlen uheldige aar har faareholdet i Australien og New Zealand, der var naaet op til en mærkelig høide, betydelig aftaget, og uldexporten, der i 1894 androg til 1 979 000 baller, har efterhaanden gaaet ned til 1 665 000 i 1898, og antages i 1899 ei at have udgjort mere end ca. 1 560 000 baller. Mindsningen for det sidstnævnte aar falder dog alene paa kolonierne New South Wales, Queensland og New Zealand, medens i South Australia nogen stigning fandt sted og i Victoria en meget betydelig saadan. For denne koloni gik afkastningen af uld i 1898 ned til 164 592 baller, den mindste, som har været kjendt i denne generation, men antages i 1899 igjen at være steget med over 25 % eller til ca. 210 000 baller, og da samtidig uldpriserne steg overordentlig, antages pengeudbyttet for landmanden at være omtrent fordoblet, hvilket tør være den væsentligste faktor i koloniens forbedrede økonomiske stilling; med runde tal angives værdien af de to sidste aars uldproduktion til respektive £ 1 750 000 og £ 3 450 000. Exporten fra Victoria var, som vanlig, langt større end det inden kolonien producerede kvantum, da en mængde uld fra nabokolonien New South Wales, og tildels ogsaa fra andre kolonier, skibes over Melbourne.

Faareavlen i Western Australia er endnu helt ubetydelig i sammenligning med, hvad den sandsynligvis inden nogle faa aar vil blive.

Til Tasmania indføres fremdeles i betydelig mængde slagtefaar herfra, medens stamfaar udføres derfra, især til Victoria; disse sidstes antal var ei fuldt saa stort som i de nærmest foregaaende aar, og heller ikke gaves fuldt saa høje priser for enkelte dyr; de otte kostbareste naaede dog en gennemsnitspris af 421 guineas. I 1898 betaltes 1 000 guineas for en enkelt væder.

Meieribedriften, der, efter tidligere storartede fremskridt, i de to nærmest foregaaende aar paa grund af regnmangel havde vist nogen tilbagegang, fik i 1899 igjen sterk fart, og smørexporten fra Victoria naaede op til ca. 35 000 000 lbs. mod ca. 19 000 000 lbs. i 1898. Priserne var dog ikke altid tilfredsstillende, og det har været paavist, at dansk smør paa det engelske marked i sidste sæson gaves større fortrin fremfor varen herfra, end tidligere har været tilfældet; alligevel har bedriften i det hele givet særdeles godt udbytte for de i samme interesserede, og for den hele koloni anslaaes den at have givet over £ 600 000 større afkastning i 1899 end i det foregaaende aar.

Exporten af ost er endnu kun i forsøgsstadiet, men der næres haab om, at den snart skal blive betydelig.

Exporten af huder, læder, talg og frosset kjød holdt sig omtrent som før.

Af kaniner i frossen tilstand exporteredes over 3 500 000 stykker; men endnu betragtes disse dyr som en lændeplage, til hvis udryddelse der træffes adskillige kostbare foranstaltninger.

Bergværksdriften. Nordamerikas forenede stater, Sydafrika og Australasia kappes om forrangen som guldproducerende; dersom boerkrigen ikke havde forstyrret forholdet, vilde Sydafrika maaske i 1899 indtaget første rang, som nu faldt til de forenede stater, medens Australasia med en produktion af værdi £ 17 250 000 naaede anden rang, og efter al sandsynlighed snart vil staa som den første. I de syv australiske kolonier blev i 1899 udvundet 4 462 500 oz guld mod 3 547 000 oz i 1898, og knapt 1 400 000 i 1886. I denne storartede fremgang har samtlige kolonier sin betydelige andel; men den aller største falder dog paa Western Australia, og dernæst kommer New South Wales og Victoria; i den førstnævnte koloni blev for 10 aar siden kun udvundet 15 500 oz, men i 1899 ca. 1 644 000 oz. Produktionen i New South Wales steg i den samme tiarsperiode fra 113 000 oz til 509 500 og i Victoria fra 615 000 oz til 862 000 oz, og der er i disse tre kolonier ligesom i Tasmania — og formodentlig ogsaa i de øvrige — al udsigt til, at guldproduktionen endnu gennem mange aar vil vedblive at stige. I Tasmania vindes en mængde sølv, kobber og tin, og det forløbne aars høje priser for de to sidstnævnte metaller har bragt hin koloni betydelig fordel.

Victorias kulminer faar stedse større betydning, og kan man snart imødesee den tid, da videre import af kul ei vil tiltrænges. Uagtet gode kul utvilsomt findes paa mangfoldige steder inden kolonien, er hidtil drift forsøgt kun i et forholdsvis lidet distrikt. For syv aar siden var endnu ikke udbrudt mere end ca. 30 000 tons; men med iaar har produktionen naaet næsten 1 500 000 tons, og to miner kan nu levere 3 000 tons hver pr. uge. Flere nordmænd er interesserede i en kulmine, der agtes aabnet i et ganske nyt distrikt nær Cape Otway.

Fragtmarkedet har gennem hele aaret været udmærket godt; men vore skibes fart paa disse kolonier har tildels, paa grund af mindre heldige dispositioner fra redernes side, ingenlunde givet det udbytte, som under nærværende forhold kunde være naaet. Dette gjælder især den interkoloniale kystfart, i hvilken flere af vore smaa fartøier lige fra tidlig i forrige aar deltog som maanedsbefragtede til lav fragt, men derefter sluttedes hjemover, saasnart maanedsbefragtningerne var tilende, eller just paa den tid, da kystfragterne begyndte at stige, og efterat førerne havde erhvervet saavidt erfaring, at de selv godt kunde disponeret skibene i kystfart.

For tiden er her adskillig mangel paa fartøier mellem 200 à 500 reg.tons, og et halvt dusin saadanne kunde paaregne lønnende sysselsættelse gennem hele det følgende aar; men en betingelse for bedst muligt resultat er, at de maa disponeres af føreren eller en herboende agent, ikke af nogen mægler eller

reder, bøsæt paa den anden side af jorden. De maa derhos være nogenlunde grundgaaende og trænge lidet ballast, samt være forsynede med store luger og porte og gjerne med dampwinch.

Den norske skibsfart paa Melbourne repræsenteredes af 25 skibe, heraf et dampskib; den svenske kun af to smaa seilskibe.

I transporten af trælast fra Norge og Sverige tog vore fartøier noget større del end i de nærmest foregaaende aar, idet 7 af dem bragte saadan last, og vil forhaabentlig deres andel blive end større i de følgende aar. Det synes nemlig lidet naturligt, at vore fartøier, som i flere tidligere aar har været tilfældet, skal søge hertil med trælast fra Canada og vestkysten af Nordamerika, medens transporten fra vore egne havne overlades til engelske, tyske og andre fremmede skibe. De fragter, som vore skibe erholdt, varierede lige fra 50 sh. til 80 sh. pr. standard, men dreiede sig mest om 62 sh. 6 d, hvilket ogsaa skal være den rate, hvortil senest et par store engelske skibe skal være sluttede hertil, det ene fra Larvik.

To af vore skibe bragte trælast fra Canada med fragter resp. 67 sh. og 69 sh. 6 d, og et paa 1 456 reg.tons havde £ 2 500 lump sum for trælast hertil fra San Francisco. For Redwood fra Eureka, California, til Melbourne sluttedes à 57 sh. 6 d pr. 1000 sup. feet et norsk fartøj, der vil ankomme i indeværende aar.

Fragterne fra Puget Sound stod endnu høiere end foregaaende aar, og naaedes fra 50 sh. til 65 sh. pr. 1000 sup. feet, og da samtidig kulfragterne til Honolulu, der passer udmærket sammen med Puget Sound-fragterne, holdt sig paa den ekstraordinære høide af 19 sh. til 24 sh. pr. ton, maa man beklage, at intet af vore skibe tog del i denne fart. I tidligere aarsberetning er paavist, at endog 12 sh. for kul op og 50 sh. for trælast tilbage giver særdeles godt resultat, og det er en trade, hvor mindre værdifulde fartøier kan finde anvendelse, og hvor slitage og risiko er forholdsvis liden. Medens man endnu for faa aar siden ugjerne vilde have større fartøier end af 7 à 800 tons drægtighed for farten paa Puget Sound, tager man dem nu lige gjerne paa 1 000 tons eller endog adskillig større. For visse havne søges dog fremdeles fortrinsvis mindre skibe paa 500, 600 og 700 tons.

Hvedefragter var, i modsætning til hvad tidligere har pleiet at være tilfældet, erholdelige næsten gennem hele aaret, idet ny hvede kom i markedet, før de gamle beholdninger var tømte, noget som formodentlig vil gjentage sig i det indeværende aar. De holdt sig meget høie, men leilighedsvis sluttedes skibe i London adskillig under her gjældende satser. Til kanalhavn for ordre pr. seilskib betaltes: I januar og februar 28 sh. 9 d til 30 sh., marts og april 26 sh. 3 d til 27 sh. 6 d (for dampskib 32 sh. 6 d pr. ton dwt.), i mai 27 sh. 6 d, 28 sh. 3 d til 30 sh., i juni, juli og august ca. 27 sh. 6 d, september leilighedsvis op til 30 sh., oktober 27 sh. 6 d, november 30 sh. eller noget derover, december 30 sh. for meget store skibe, med stigende satser lige til 35 sh. for mindre og op til 33 sh. for februar og marts lastning, oftest med Sydafrika-option til samme fragt. Til Sydafrika betaltes i januar 30 sh., hvilket gennem det første halvaar gik ned til 25 sh. for atter at stige til 28 sh. à 30 sh. i august og september; i oktober var der først atter til-

bagegang, men efter boerkrigens udbrud blev der stærk eftersøgning efter skibe, især til Port Natal, og fragterne steg jævnt til 35 sh., til hvilken høje sats et norsk skib, der disponeredes af sin kaptein, hersteds sluttedes for to reiser paa certeparti betydelig forandret i skibets favør, medens samtidig et par andre norske skibe sluttede i London, lastede i Melbourne à 25 sh. For tiden bydes 30 sh. à 31 sh. 3 d til Sydafrika eller U. K., men med prompt skib kan uden tvil opnaaes 32 sh., og synes der at være god udsigt til, at disse høje fragter længe vil holde sig.

Medens en større del af uldtransporten for ikke ret mange aar siden var vore skibe forbeholdt, fik ingen af dem i 1899 saadan last herifra, idet britiske dampskibe og de faste seilskibslinier absorberede næsten det hele kvantum. Fragterne for denne vare holdt sig forholdsvis lave; i sæsonen noteredes $\frac{3}{4}$ d pr. lb. for „greasy“ uld pr. dampskib, men leilighedsvis blev meget lavere fragt akcepteret.

Fire norske fartøier bragte stykgodslaster, resp. fra Hamburg, New York, Buenos Ayres og Colombo. Ved saadan last fra engelsk eller tysk havn undgaaes sjelden erstatningskrav for varer, som er bleven stjaalne paa lastepladsen, følgelig bør ei alene yderlig forsigtighed iagttages under lastningen, men ogsaa sandsynligheden for saadant krav tages i nogen betragtning ved fragtslutningen.

Af sukkerfragter fra Mauritius og saltfragter fra Gloucester og Liverpool var der ikke mange i markedet, og fragsatserne forholdsvis lave. Derimod var guanofragterne hertil mange i tal, og satserne noget bedre end i foregaaende aar, nemlig: fra Maldon Island til Melbourne, Tasmania eller New Zealand 22 sh. 6 d à 24 sh. pr. ton d. w.; fra Baker Island 23 sh., Bunker Island 18 sh. à 20 sh., North West Island 19 sh. à 20 sh., Lady Elliots Island 17 sh. 6 d og Abrolhos Island 17 sh. 6 d. To norske skibe paa resp. 830 og 692 reg. tons seiler nu i maanedsfragt for et herværende firma mellem Maldon Island og Melbourne eller New Zealand. Det er en last, som er ubehagelig for sjømændene at arbejde med, og maa for de skibe, som seiler i guanofarten, paaregnes noget højere hyrer, hvis hyppige rømninger skal undgaaes. Australisk guano er lettere end peruviansk, og fra enkelte øer saa let, at et skib næsten kan laste rummet fuldt; den danner da et lysegult støv, der gjør alting ombord smudsigt.

I den interkoloniale fart er fragterne i den senere tid jævnt stigende. Dampskibslinierne har tildels forenet sig og holdt op med sin konkurrencekrig, og dette i forbindelse med andre omstændigheder har gjort det muligt ogsaa for seilskibsrederierne at drive kystfragterne, der var tvungne ned til et lavmaal, betydelig opover. For trælast til Melbourne fra Kaipara eller Greymouth betales for tiden 3 sh. à 3 sh. 3 d, og fra Thames River 2 sh. 9 d, mod resp. 2 sh. 6 d à 2 sh. 8 d og 2 sh. 6 d for lidt over et halvt aar siden, og der er al udsigt til yderligere opgang. To koloniale dampskibe tager nu del i denne fart.

For hardwood fra Western Australia betales omkring 45 sh. pr. load til Europa og 35 sh. til Sydafrika eller til indisk havn og 55 sh. pr. 1 000 sup. feet fra Tasmania til Sydafrika. Sidstnævnte fragsats maa ansees som forholdsvis altfor lav, uagtet de tasmaniske exporthavne er udmærket gode og billige. Tasmanias for tiden eneste halvfangerskib,

en ny bark paa 343 reg. tons, fik i 1897 en fangst af 94 tuns spermacettran, værdsat til £ 2 350. 0. 0, og skal i de følgende to aar havt omtrent lignende, men dog noget større udbytte. Efter sigende tænker dette fartøis rederi næste sommer at sende det til Kerguelen Island paa en lignende sælfangstexpedition som den af konsul H. Gundersen for et par aar siden herifra foretagne. Det turde være ønskeligt, om nordmænd skaffede sig et fast etablissement paa denne ø, da saadant fremtidig nok kunde faa sin store betydning som basis for sæl- og hvalfangst i de sydlige havne. Trods Kerguelens ublide klima vilde antagelig faareavl kunne drives der, ialfald paa øens nordside. Ogsaa øerne St. Paul og Amsterdam, der tidligere i mange aar har været beboede, ligger for tiden folketomme.

Angaaende udsigterne for norsk eller svensk hval- og sælfangst i sydlige farvande kan vanskelig noget mere end, hvad i tidligere indberetninger er anført, siges med saadan vished, at det egner sig for behandling i en rapport; men nedskriveren heraf skal med fornøjelse korrespondere med enhver, der ønsker at kjende hans formening om sagen.

For al fart paa denne fjerne verdensdel, dog særlig hvad angaar smaa-skibene i interkolonial fragtfart gjælder, at mandskabet bør være valgt med omhu, fuldtalligt eller fra begyndelsen helst overtalligt, samt lidt bedre betalt end vanligt og med stigende hyrer, ialfald for den yngre del af besætningen. Rømninger, som vore skibe herude i flere aar havde været næsten fri for, tiltog mod slutningen af 1899 i mærkelig grad; grunden var væsentlig de høje hyrer, som til en tid gjaldt paa britiske skibe, samt let adgang til arbeide iland under høsttiden. Nu er atter normale forhold indtraadt. Det maa indrømmes, at fristelsen til rømning ofte er stor, især for unge gutter, der hjemmefra er paamønstrede for en ganske lav hyre og bliver staaende ombord saa længe, at de bliver mindst halvbefarne uden at faa noget tillæg eller kun et høist ubetydeligt saadant. Det heldigste vilde vel være, om hyretillægget, eller ialfald et minimum for samme, stipuleredes i kontrakterne. Man burde dernæst anvende yderlig forsigtighed for at undgaa mønstring til disse lange reiser af sygelige folk, særdeles saadanne, der lider af tæring eller af kjønssygdomme. Endelig burde man stedse i hyrekontrakterne anføre, hvor mange mand udgjør skibets regulære besætning, især dersom overkomplette mandskaber mønstres hjemmefra.

For trælasthandelen har det forløbne aar været særdeles godt. Priserne har gennemgaaende steget 10 à 15 pct. og er fremdeles stigende uden dog endnu at have naaet op til den høide, som exportlandenes priser burde tilsige; men dette er kun, hvad man efter tidligere erfaring skulde vente. Thi høie trælastpriser i Europa eller Amerika øver først sin fulde virkning i Australien ca. et halvt aar senere, og priserne hersteds pleier at stige eller at holde sig paa toppunktet adskillige maaneder, efterat de har begyndt at falde i exportlandene. Gjennem de nærmest foregaaende aar har koloniens forbrug af trælast været stigende og øgedes i saisonen 1898—1899 med over 13 pct., saaledes at den naaede ca. 58 000 000 super feet (1 980 super feet = 1 Petersburg standard). Det største forbrug, man har havt, var i saisonen 1889—90, da 142 000 000 super feet naaedes. Paa grund af landets i det hele betydelig forbedrede økonomiske stilling har man forberedt sig paa endnu meget større forbrug i denne saison end i den nærmest foregaaende, og har importen gennem hele aaret været ret betydelig, angivelig

ca. 20 000 000 super feet større end i det foregaaende, uden at dog derfor beholdningerne tiltog i nogen særdeles grad. En ualmindelig stor del af de importerede kvanta har endog kunnet sælges direkte fra skib uden at lagres, og uagtet der i de sidst forløbne to maaneder er ankommet flere store ladninger, tør det antages, at den beholdning, som forefindes, neppe vil dække behovet længere end til juli maaned.

Af høvlrede bord og weatherboards importeredes i 1899 ca. 22 500 000 super feet, hvilket antages at være noget mere, end der er forbrugt. Priserne var for $6'' \times 1\frac{1}{8}''$ noget lavere, men for de øvrige dimensioner omtrent lige høje som i det foregaaende aar eller lidt højere, saaledes som fremgaar af nedenstaaende opgaver.

	Furu.	Gran.
Floorings	$6'' \times 1\frac{1}{8}''$ 9 sh. 6 d til 10 sh. 0 d	8 sh. 6 d
—	$6'' \times \frac{7}{8}''$ 8 sh. 3 d -	8 sh. 6 d 6 sh. $10\frac{1}{2}$ d til 7 sh. 6 d
—	$6'' \times \frac{3}{4}''$ 6 sh. 6 d -	— 6 sh. 0 d - 6 sh. 3 d
—	$6'' \times \frac{5}{8}''$ 5 sh. 9 d -	6 sh. 0 d 5 sh. 3 d - 5 sh. 6 d
—	$6'' \times \frac{1}{2}''$ 5 sh. 0 d -	5 sh. 3 d 4 sh. $4\frac{1}{2}$ d - 4 sh. 6 d
—	$6'' \times \frac{3}{8}''$ 4 sh. 3 d -	4 sh. 6 d 3 sh. 9 d —
Weatherboards,	4 out 5 sh. 0 d -	5 sh. 6 d 5 sh. —

men for tiden noteres for $6'' \times \frac{7}{8}''$, furu 8 sh. 9 d til 9 sh., gran 7 sh. 6 d til 7 sh. 9 d, og for weatherboards, furu 5 sh. 6 d, gran 5 sh.

Af furuplanker og battens importeredes ca. 7 000 000 sup. feet, mod den ualmindelig ringe mængde 1 500 000 sup. feet i 1898. Priserne har ligesom i det foregaaende aar været beregnet pr. engelsk fod $3'' \times 9''$, for tertia $11''$ $6\frac{1}{2}$ d å $6\frac{3}{4}$ d, $9''$ $5\frac{1}{2}$ d å $5\frac{3}{4}$ d, battens $4\frac{3}{4}$ d å $5\frac{1}{4}$ d, og forholdsvis for quarta og mixed, men ansees stigning nu at være nær forestaaende.

For granplanker var markedet næsten tomt, dog findes her endnu en rest af $8'' \times 3''$ Archangelplanker. Overhovedet kan vore granplanker hersteds vanskelig konkurrere med spruce og finder i regelen kun afsætning, naar der er mangel paa saadan. Af spruce ankom ca. 4 000 000 sup. feet mod ca. 7 000 000 i 1898. Priserne holdt sig omtrent som i det foregaaende aar, tildels noget lavere, men er nu meget faste.

Af Oregon ankom ligesom i det foregaaende aar omtrent 10 000 000 sup. feet, hvoraf en enkelt ladning udgjorde over 1 850 000. Priserne har været fra £ 6. 5. 0 til £ 7. 0. 0 pr. 1 000 sup. feet, men er der udsigt til baade forøget import og stigende pris.

Importeret mængde og noterede priser for andre amerikanske træsorter har i 1899 været:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1 000 sup. feet.
Af white pine shelving.	1 125 270	£ 9. 10. 0 til £ 12. 0. 0
- clear pine	360 262	„ 17. 10. 0 - „ 18. 10. 0
- sugar pine.	} 2 150 952	„ 12. 10. 0 - „ 14. 10. 0
yellow pine		„ 10. 10. 0 - „ 11. 0. 0
Californian redwood	890 762	„ 7. 10. 0 - „ 8. 10. 0

altsaa noget mere end i det foregaaende aar, og formenes importen i 1900 at ville tiltage, især af Californian redwood.

Af kauri og kahikatea fra New Zealand importeredes lidt større kvanta end i det foregaaende aar, nemlig respektive ca. 10 000 000 og 7 500 000 sup. feet; priserne for kauri har holdt sig en god del høiere, medens kahikatea betingede omtrent samme pris som i 1898. Sidstnævnte træsort anvendes mest til fabrikation af smørkasser.

Af Queensland cedar gik importen kun til noget over 150 000 sup. feet, men de tidligere store beholdninger er nu tømte. Prisen var omkring £ 1. 7. 6 pr. 100 sup. feet.

For det kommende aar er udsigterne lyse, idet forøget import og stigende priser imødesees.

De forenede rigers export af trælast til Tasmania og Western Australia er nødvendigvis endnu kun liden paa grund af disse koloniers ringe indbyggerantal, men deres markeder er dog værd fuld opmærksomhed, da gode priser leilighedsvis kan naaes. Exporten af „blue gum“ og „stringy bark“ fra Tasmania, samt af jarrah, karri og sandalwood fra Western Australia androg i 1899 til omtrent samme kvanta som i foregaaende aar.

Fisk. Saavel „boneless cod“ som almindelig klipfisk af lange, hvilken indføres i kasser paa 112 lbs., finder fremdeles et godt marked i Melbourne, og opnaaedes iaar høie priser, nemlig ca. 6 d for „boneless“ og 5 d for klipfisk. Hvad der ankom, var mestendels amerikansk vare, og tilførselen fra Norge var baade helt utilstrækkelig og tildels, hvad kvaliteten angaar, lidet tilfredsstillende. Endnu uheldigere var, at der heller ikke ankom fra Norge nogen sild i halvtønder, thi for saadan vare kunde være naaet 24 sh. à 26 sh. Hvad der ankom af skotsk sild betingede fra 20 sh. til 24 sh. Lige siden en her bosat norsk fiskehandler for endel aar siden introducerede norsk sild, har han for denne stedse opnaaet høiere pris end for den skotske. Grunden til aarets manglende tilførsel fra Norge maa vel søges i de mislige fiskerier, men det forholdsvis ubetydelige kvantum, som skulde til for at dække Melbournes behov, kunde vel altid være afseet, og lige høie priser som her opnaaes formodentlig ikke mangesteds.

I „røgede sardiner“ fra Norge, hvilke hersteds sælges i ganske stor mængde, fortsættes den i forrige aarsberetning omtalte overdrevne konkurrence. Fra 5 sh. pr. dusin æsker er prisen gaaet ned til 4 sh. 6 d, og nu senest udbydes enkelte mærker endog i smaapartier til 4 sh. fortoldet, hvilken pris, naar fragt, told og omkostninger fradrages, neppe vil levne afskiberen mere end 2 sh. 7 d pr. dusin.

Af andre fiskevarer samt ansjovis solgtes knapt nok den vanlige mængde, da kjøligt veir og forholdsvis billige priser for ferske madvarer mindskede behovet for preserver.

Totalværdien af hertil importeret hermetik af fisk gik kun til £ 71 835, mod £ 84 349 i 1898, og af saltet fisk til £ 14 194 mod £ 16 920 i 1898.

Forsøgene paa nedlægning af hermetisk fisk hertilands synes fremdeles ikke at have nogen fremgang.

Af brunblank tran solgtes lidt fra Norge; den har hersteds at konkurrere ikke alene med lignende vare fra Amerika og Japan, men ogsaa med tran af pinguiner, hvilken udvindes paa Macquarie Island, en liden klippeø uden ordentlig havn, beliggende ca. 840 miles SO fra Hobart. Denne tran benyttes i rebslagerierne, hvor den skal være lige brugbar som brunblank torsketran eller sæltran, paa samme tid som den i almindelighed er £ 1 à £ 2 billigere pr. ton.

Af andre norske og svenske artikler, der har været nævnte i foregaaende aarsberetninger, saasom papir, træpap, tapeter, tyrstikker, cement, kridt, marmor, granit, ildfast mursten, staal og staalvarer, hesteskosøm, kondenseret melk, tjære, kjønrog, aquavit, punch, øl, glasvarer, separatorer, Primus kogeapparater og vel endel andre, ankommer fremdeles endel, og disse varer passer, hvad kvalitet og pris angaar, for det herværende marked, men der synes at være en tendens til ikke længere at købe dem direkte fra de forenede riger, men hellere gennem mellemhandlere i London og Hamburg; og anderledes kan det ikke være, saalænge vi savner direkte kommunikation. Det har tidligere været paapeget, at istandbringelsen af saadan kun vilde være forenet med forholdsvis ringe udgift, og at en engang etableret damp- eller seilskibslinie, helst det sidste, formentlig snart vilde vise sig meget lønnende. Ledelsen burde helst ikke overdrages et enkelt firma, men snarere en større forening, f. eks. den svenske exportforening eller en lignende forening dannet i Norge. Til en begyndelse maatte for udfragternes vedkommende fyldes op med trælast, som jo altid er at få, og for hjemfragt vilde maaske ofte ei være synderlig andet at erholde end hvede eller stykgods til England. Man skulde imidlertid være tilbøielig til at tro, at til vore hjemlande kunde allerede nu, og end mere, dersom billig direkte fragtleilighed havdes, med fordel kjøbes adskillige varer paa det australiske marked, og da navnlig hvede, uld, talg og „shales“, alt sammen varer, der vilde optage megen tonnage og stikke ikke ubetydelig i penge. En stor fordel, som kunde vindes ved saadan direkte handel og lettest, naar det hele ordnedes i stor skala, vilde være indsparingen af den dobbelte bankkurtage, som nu maa betales, naar varer sælges hertil fra de forenede riger og atter andre kjøbes herfra. Hveden herfra er af utvilsom fortrinlig kvalitet og konkurrerer jo i Europa med lignende vare fra al verdens lande, og om det lønner sig at indføre den herfra til de forenede riger, er væsentlig kun et fragtspørgsmaal. Det samme gjælder, om end i mindre grad, artiklen uld; det turde hælde, at de grovere sorter uld, hvilke vel danner hovedmassen af, hvad vore spinderier behøver, kan kjøbes vel saa billig andetsteds fra, men for de finere sorter er Australia et udmærket marked.

Talg har herfra i de senere aar været exporteret, og det tildels i ganske store partier, til Sverige, men ogsaa for denne vares vedkommende er fragtf forholdene saadanne, at importørerne i almindelighed foretrækker at dække sit behov i Europa — selv om det sker med australisk vare. Man er tilbøielig til at antage, at det ofte vilde lønne sig for en eller flere større forbrugere af talg at indkjøbe den her og forene sig om befragtning af et mindre seilskib for direkte import til Skandinavien. En norsk brig havde for faa aar siden fuld last af talg til Kronstadt, og lignende forretning har senere et par gange været nær ved at komme istand for samme havn eller for Hel-

singfors. Af „shales“, et slags kul, der bruges i gasværkerne, har en fuld last for et par aar siden været ført fra Sydney til Stockholm og en til Kristiania, dog ikke store ladninger. Adskillige andre varer kunde visselig ogsaa med fordel kjøbes herfra, men de nævnte er for fragtspørgsmaalet de vigtigste.

Udsigterne for emigranter har i de to sidste aar væsentligen forbedret sig, men kan dog for de fleste klassers vedkommende ikke kaldes gode. Absolut maa man fraraade kontorfolk, studenter og kunstnere at komme hertil, og de allerfleste haandværksfolk vil gjøre det bedre i sit hjemland end her, og almindelige dagarbeidere omtrent lige godt. Australias høiere lønninger for saadanne folk mere end opveies af den kostbarere levemaade og arbejdets større ustadighed. For landmænd med nogen, selv ganske liden kapital er der meget at gjøre i alle de til dette distrikt hørende kolonier, og man tror at kunne anbefale vore landsmænd hellere at søge hid end til Queensland, til hvilken koloni de senere aar saa mange af dem er dragne paa grund af, at immigrationen dertil er statsunderstøttet. Tasmania har ubetinget det for nordboer sundeste klima, og forholdene i hin koloni er i det hele taget, hvad jordbruget angaar, langt mindre forskjellige end de andre australiske koloniers fra vore hjemlandes. I Western Australia kan meget store landstrækninger faaes paa extra billige vilkaar, og priserne paa landbrugets produkter har hidtil været overordentlig høie, men forholdene inden hin koloni er meget omvekslende og klimamet i de nordlige distrikter temmelig hedt.

I Victoria er der ikke længere meget regjeringsland tilbage at afhænde, men alligevel adgang til at faa noksaa billig jord, og om den end bliver endel dyrere end i de to andre kolonier, opveies dette af billigere arbejdshjælp og lettere adgang til marked. Nykomne immigranter fraraades paa det bestemtteste at kjøbe jord i nogen af kolonierne, forinden de under mindst et aars arbeide i andres tjeneste har lært at kjende noget til her brugelige arbejdsmetoder, prisforhold m. v.; saadan tjeneste er rigtignok baade haard og forholdsvis daarlig betalt, men det er en skole, som bør gennemgaaes. „Farm servants“ — hvorved forstaaes folk, der kan pløje og melke (melkningen foretages her næsten altid af mænd) samt hjælpe til ved alt forefaldende gaardsarbeide —, betales i de sidste par aar her i Victoria ofte kun med 10 sh. pr. uge, mod ca. 20 sh. for endel aar siden. Nu dreier lønningerne sig atter om 15 sh. pr. uge; men otte timers arbejdsdag, der er gennemført ved omtrent alt arbeide i byerne, gjælder slet ikke paa landet, hvor der oftest arbeides meget længere. Kosten pleier at være rigelig, men høist ensformig, og der ydes forøvrigt slet ingen komfort; tjeneren har endog i regelen selv at holde sig med sengklæder.

Paa de store faarestationer begyndes i almindelighed med en løn af 10 à 15 sh. pr. uge samt kost, hvilket efterhaanden gennem fem à seks aars tid kan bringes op til £ 2. 0. 0 à £ 2. 10. 0 pr. uge, og saavidt lang tid ansees at medgaa, for at man nogenlunde kan lære bedriften. Der er jo mulighed for, at en aldeles ubemidlet ung mand med kraftig vilje og økonomisk sans i denne læretid, maaske med tillæg af et par extra aar, kan lægge sig op penge nok til at begynde med en faarestation for egen regning og saaledes være paa den slagne landevei til rigdom; thi faarehold giver, med fornuftig bestyrelse, og naar ingen uheld støder til, ofte sine 75 pct. aarlig, og ret mange har hertilands tjent store formuer paa den maade; men arbeidet

paa „The stations“ er i den grad ensformigt og kjedeligt, at de allerfleste rent glemmer at arbeide for sin fremtid og kun tænker paa, saasnart de har endel penge opsparet, at reise til nærmeste by og forøde disse, for saa atter at indtræde i sit gamle tjenerforhold. Klippingen af faarene udføres aldrig af stationens faste folk, men af en egen klasse, der danner Australiens mægtigste „Union“. Da klippingen i de forskjellige kolonier foregaar paa ganske forskjellige aarstider, kan disse folk, der ofte holder en eller flere prægtige rideheste — noget som absolut intet koster dem, men ofte er en kulde til indtægt — ved at reise fra sted til sted have arbeide i den større del af aaret. Deres betaling er for tiden i denne koloni 15 sh. pr. 100 faar samt kost, i de andre kolonier noget mere, og da en flink mand med lethed klipper 100 faar om dagen, maa dette arbeide sikkert regnes blandt det høiest betalte kropsarbeide i verden. Der er intet bestemt forbud fra „The Union“ mod at klippe mere end 100 faar pr. dag, men det gjøres alligevel sjelden, uagtet ret mange bliver færdige med dette antal i seks timer eller endog kortere tid. Den flinkeste klipper i Victoria, en norsk mand, skal i en hel uge kunne blive færdig med sine 220 faar pr. dag med haandsaks. Ved flere af de større stationer bruges nu maskindrevne sakse, og det gaar endda noget hurtigere, men betalingen til klipperne er den samme. Naturligvis fordrer dette arbeide en kraftig konstitution, men det medfører ingen anden særlig fare, end at saar, som man paadrager sig under arbeidet, paa grund af berøringen med den urene uld let foraarsager blodforgiftning. Det er et sørgeligt faktum, at tiltrods for den høje betaling forholdsvis faa af faareklipperne lægger sig noget tilbedste, men enkelte af dem samler sig pene formuer.

Adskillige svenske og danske har fundet ansættelse ved herværende meierier. Lønningerne kan dog ikke kaldes mere end middels, nemlig £ 2. 10. 0 à £ 3. 10. 0 pr. uge for bestyrere, til hvilke duelighed og arbejdskraft ofte stilles meget store fordringer, og £ 1. 0. 0 à £ 1. 10. 0 for medhjælpere.

For vore landsmænd synes fiskeri at være en af de bedrifter, som slaar bedst til, men fortjenesten falder ujevn, og der kan ikke begyndes med to tomme hænder. Det fiskeri, som kaster noget væsentligt af sig, drives i Victoria udelukkende med not og i regelen af lag paa fire mand. Disse pleier selv at eie sin udrustning, der bestaar af en meget stor not, en liden do., to baade og en hytte samt fornødent antal fiskekurve, og koster udrustningen for hvert lag mindst £ 160. 0. 0, selv om den ikke kjøbes ny. Endel fiskere har reist hjem herifra med lige mange hundrede pounds opsparet, som de har været aar ved bedriften.

Et andet arbeide, for hvilket vore landsmænd synes vel skikkede, er tømmerdriften. For hugst, kjøring i skogen og almindeligt arbeide paa sagen er lønnen saavel i Victoria som i Tasmania 5 sh. 6 d à 6 sh. pr. Dag, hvilket for et sundt arbeide, der paagaar jevnt og uafbrudt af aarstider, maa ansees ret godt. I Western Australia betales 8 sh. pr. dag, hvilket efter derværende forhold neppe er bedre end 6 sh. her. Af norske og svenske tømmermænd findes her en mængde, og disse opnaar fra 6 sh. til 10 sh. pr. dag i Victoria og Tasmania og 10 sh. à 15 sh. i Western Australia, samt kan meget snart, naar de har lært landets sprog og forhold at kjende, tjene betydelig mere ved at tage kontraktsarbeide.

For væiarbeide betales saavel i Victoria som i Tasmania 6 sh. 6 d à

7 sh. 6 d pr. otte timers arbejdsdag, og for bergværksarbejdere samme løn eller lidt højere.

Den gammeldagse guldvaskning („alluvial digging“) er maaske det arbejde, som af alt yder mindst udbytte i forhold til anstrengelsen, men det har dog sin store tiltrækning derved, at man arbejder for sig selv, uden nogen kontrol og stedse med haab om at gjøre et rigt fund. De, som engang har begyndt paa den slags arbejde, foretrækker det gjerne siden fremfor ethvert andet, uagtet neppe en af hundrede kan siges at gjøre sin lykke derved, medens de aller fleste gennemsnitlig tjener langt mindre derved, end de kunde gjort ved hvilket som helst andet lige haardt arbejde. I Western Australia er lønningerne for minearbejdere op til £ 3. 10. 0 pr. uge, men ved samtlige derværende miner er livsfornødenhederne, inklusive drikkevandet, meget kostbare og arbejdet ofte sundhedsfarligt.

Smede opnaar forholdsvis daarlig betaling, og mekaniske arbejdere med udmærkede skudsmaal hjemmefra har ofte i maanedsvis forgjæves søgt arbejde i sin profession for tilsidst at se sig nødt til at tage hvad som helst andet.

Tjenestepiger vil uden vanskelighed erholde 10 sh. à £ 1. 0. 0 pr. uge med lettere arbejde og bedre social stilling end i hjemlandet, og der er ingen sandsynlighed for, at lønningerne for saadanne vil gaa ned, snarere tværtom. Flinke kokker er især eftersøgte og opnaar tildels endnu højere løn. Tjenestepiger faar noksaa let plads uden at kunne tale engelsk, dog mod noget lavere løn til at begynde med.

Diverse oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske skibe, der i 1899 besøgte distriktet, androg inklusive skibsførerne til 832 mand. Nedenstaaende tabel angiver antallet af af- og paamønstringer samt rømninger:

Ved hovedstationen:	Norske fartøier.			Svenske fartøier.		
	Afmøn- strede.	Paamøn- strede.	Rømte.	Afmøn- strede.	Paamøn- strede.	Rømte.
Norske sømænd . . .	23	29	3	—	—	—
Svenske do. . . .	8	12	8	4	—	—
Fremmede do. . . .	30	24	9	—	5	—
	61	65	20	4	5	—

Ved vicekonsuls- stationerne:	Norske fartøier.			Svenske fartøier.		
	Afmøn- strede.	Paamøn- strede.	Rømte.	Afmøn- strede.	Paamøn- strede.	Rømte.
Norske sømænd . . .	26	26	—	1	2	2
Svenske do. . . .	1	4	—	6	6	7
Fremmede do. . . .	9	18	7	5	14	4
	36	48	7	12	22	13

Hyernerne paa norske og svenske skibe holdt sig i begyndelsen af aaret, ligesom i det nærmest foregaaende aar, omkring £ 3. 0. 0 pr. maaned for fuldbefarne matroser, snarere under end over; men i aarets sidste maaneder

indtraadte en betydelig stigning i al arbejds løn og ikke mindst i sjøfolks hyrer; væsentlig grundet paa, at en større arbejdsstok end vanligt tiltrængtes for hvedehøsten, samt at et ikke ubetydeligt antal arbejdere gik som frivillige til Sydafrika. Paa engelske seilskibe betales en tid lige op til £ 6. 0. 0 for matroser, men paa vore skibe naaede det aldrig over £ 4. 0. 0. I regelen gaar sjøfolk gjerne £ 1. 0. 0 billigere paa skandinaviske end paa engelske skibe, hvilken forskjel antagelig fuldt opveies ved de hos os gjældende liberalere lovgivelser, bedre kosthold og bedre behandling.

De høie hyrer paa kystdampskibene bibeholdes uforandrede. Paa de smaa i kolonierne hjemmehørende seilfartøier, der deltager i kystfarten, betales fremdes omkring £ 3. 10. 0 og £ 4. 0. 0.

Befolkningen i de tre kolonier, som hører til dette distrikt, antages ved udgangen af 1899 at have udgjort, i Victoria ca. 1 180 000, i Tasmania 183 252 og i Western Australia ca. 180 000.

Fra den 1ste juli 1898 til den 30te juni 1899 døde i Victoria 14 norskfødte og 32 svenskfødte individer; af disse døde 21 i hospitaler og andre velgjørenhedsindretninger, og 7 omkom ved ulykkestilfælde.

Man har i aarets løb paa anmodning af hjemmehørende slekt og venner eftersøgt 38 norske og svenske undersøgte, hvoraf det hidtil har lykkedes at finde 11.

Gjennem konsulatet hjemsendtes ved sømandsanvisninger til Norge £ 24. 13. 6, til Sverige intet.

Der ankom under konsulatets adresse til sjøfolk ombord i norske og svenske skibe samt til i kolonierne bosatte landsmænd ca. 6 000 breve, hvoraf 50 ufrankerede.

Paa den herværende skandinaviske kirke hviler endnu en gjæld af £ 400. 0. 0.

Konsulatkontoret er 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“.

Tanger.

Aarsberetning for 1899, dateret 12te marts 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 til hovedstationen fra fremmede lande med ladning et seilskib dr. 494 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 5 skibe dr. 1 302 tons, hvoraf 4 dampskibe dr. 1 221 tons, altsaa ialt 6 fartøier dr. 1 796 tons. I ballast ankom til hovedstationen ingen, til konsulatdistriktet forøvrigt 3 dampskibe dr. 985 tons. Der afgik med ladning til fremmede lande 9 norske fartøier dr. 2 781 tons, deraf fra hovedstationen 1 dr. 494

tons og fra konsulatdistriktet forøvrigt 8 dr. 2 287 tons (hvoraf 7 dampskibe dr. 2 206 tons). Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 20 232.00, for afgaaede kr. 42 860.00.

For ordre, reparation eller lign. anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom i aarets løb ingen.

Erlagte konsulatafgifter, ingen; expeditionsafgifter ingen.

Tangers konsulatdistrikt besøgtes i 1899 som nævnt af 9 norske skibe dr. 2 781 tons. Intet svensk koffardiskib ankom i aarets løb til Marokko. Et seilskib ankom fra Sundsvall med delvis ladning for Tanger og afgik derpaa til Oran. Et dampskib kommende fra Gøteborg medbragte en ladning af planker og jern i stænger, hvoraf en del udlossedes i Casablanca og resten i Saffi. Et dampskib og et seilskib med sukkerladninger ankom henholdsvis fra Antwerpen og Danzig. Tre dampskibe ankom i ballast. Af de ovennævnte fartøier anløb to paa samme reise forskellige havne i Marokko, hvorved de kommer til at opføres to gange paa skibsfartsopgaverne. Seks fartøier afgik med ladninger af bønner til forskellige havne i Storbritannien.

Der er ikke foregaaet nogen direkte indførsel fra Norge til Marokko, men efter hvad der er blevet mig meddelt, skal et i Tanger etableret firma have til hensigt i indeværende aar at tage trælastladninger fra Norge.

Den direkte indførsel fra Sverige bestaar af en ladning paa 127 std. trælast af forskellig slags fra Sundsvall til Tanger til en anslaaet værdi af omkring kr. 24 000.00, en ladning paa 83 std. trælast af forskellig slags til en omtrentlig værdi af kr. 15 000.00 fra Gøteborg til Mazagan og en ladning planker og jernstænger fra Gøteborg til Casablanca og Saffi; mængde og værdi heraf kjendes ikke.

De hindringer, der her fra regeringens side lægges europæerne iveien i alle havne undtagen Tanger med hensyn til bygning af huse, gjør, at der her i landet for tiden ikke eksisterer nogen regelmæssig handel med bygningstrævirke, og sikkert er det, at den dag, da vanskelighederne maatte være opførte, det vil sige, naar europæerne efter eget forgodtbefindende kan erhverve grund i et nyaabnet land som Marokko, vil store kvantiteter af bygningsmaterialier her kunne finde afsætning.

Den indirekte indførsel bestaar i hesteskosøm og klipfisk fra Norge og jernstænger, møbler, søm og andre jernvarer fra Sverige.

Ingen direkte udførsel er i aarets løb foregaaet fra Marokko til Norge eller Sverige. Avlingen, som i begyndelsen af aaret tegnede til at blive udmærket, har paa grund af mangel paa nedbør ikke givet det udbytte, som man ventede; bønner, korn og mais har ladet adskillig tilbage at ønske baade med hensyn til kvalitet og kvantitet, derimod har erter og frø givet en rig høst og bidraget til at bedre tilstanden i landet. Aarsvæksten for iaar tegner meget gunstig; regelmæssig og rigelig nedbør lover en god høst.

Kursen her har som sædvanlig fulgt kursen i Spanien; i de første måneder af aaret var præmien for francs gaaet helt ned til 17 pct. for der-

paa at gaa op igjen, og nu noteres den til 30 pct. Disse stadige kurssvingninger gjør meget afbræk i handelen, særlig i importforretningerne, men dette forhold vil vedvare, saalænge de spanske myntsorter er gangbar mynt i Marokko.

I juni maaned besøgte korvetten „Saga“ af den kongelige svenske marine Tanger's havn.

Redegjørelse

fra Hans Majestæts legation i Madrid angaaende et spansk dekret af 20de marts 1900 vedrørende afgifter, der skal erlægges for varer indførte fra udlandet, den spanske halvø eller de baleariske øer til de nylig oprettede frihavne paa de canariske øer.

Kongeligt dekret af 20de marts 1900.

Art. 1. Staten skal i form af afgifter i de canariske frihavne opkræve de satser, som følgende tarif fastsætter.

Ved indførselen fra udlandet, halvøen eller Balearerne.

	Enhed.	Pesetas.
1. Alkoholer og simpel sprit	pr. hektoliter	160.00
2. Likører, cognak og øvrige sammensatte spritsorter	id	260.00
Sats at opkræve for rum og genever indtil 22 ^o cartur, kommende fra halvøen eller Balearerne eller fra nationer, som har fortiden gjældende traktater, eller som nyder alle toldfordele untagen de Portugal indrømmede, saalænge konventionen med Holland staar ved magt	id	160.00
3. Sukker, glucose, flydende caramel og andre lignende produkter	100 kilogr.	85.00
4. Klipfisk og stokfisk	id	24.00
5. Kakao i bønner, ubrændt, og skallen af kakao, kommende direkte fra Fernando Poo som produkt fra samme sted	id	90.00
6. Nævnte produkter af anden oprindelse	id	120.00
7. Kakao — brændt, malet; id. i plader og kakaosmør	id	200.00
8. Kaffe i bønner, ubrændt kommende fra Fernando Poo og produceret paa samme sted	id	105.00
9. Nævnte produkter af anden oprindelse	id	140.00
10. Kaffe brændt, malet; brændt og ubrændt chikori og andre produkter, der imiterer kaffe	id	250.00
11. Chokolade	kilogr.	3.00
12. Honning og melasser af sukkerrør eller roesukker, som indeholder mere end 50 pct. krystalbart sukker	100 kilogr.	80.00
13. Nævnte produkter med indtil 50 pct. incl. krystalbart sukker	id	40.00

	Enhed.	Pesetas.
14. Peber, kanel, kryddernelliker og øvrige specerier saavelsom deres efterlignelser	100 kilogr.	200.00
15. The og dens efterlignelser samt „la yerba mate“ (aromatisk urt)	id	150.00
16. Tobak i blade:		
a) havanesisk	kilogr.	1.08
b) philippinsk	id	0.82
c) virginsk	id	0.54
17. forarbejdet tobak:		
a) havanesisk	id	2.17
b) philippinsk	id	1.63
c) blandet	id	1.36
d) virginsk	id	1.08
e) snustobak	id	1.08
f) verdin (grøn)	id	0.82

De toldafgifter, som, med udelukkende anvendelse for statskassen, i tilfælde kræves af fremmede skibe, der tager spansk flag (nationaliseres) paa Canarierne, skal være de i halvøens toldtarif anførte.

Om transport af reisende, kontante penge og varer,
som ind- eller udskibes i de canariske havne.

Halvparten af de satser, som loven af idag fastsætter for samme poster for halvøens og Balearernes vedkommende.

Ifølge art. 8 ændres den 2den paragraf i den bestaaende toldtarifs 8de forordning derhen, at herefter kun følgende produkter fra Canarierne vil tilstedes toldfrihed ved deres indførsel til halvøen eller de baleariske øer: barrilla (en plante, hvoraf sæbe tilvirkes), cochenille, ferske og tørre frugter, grøn-sager, gulvstene, orchilla (en lavart), porøs sten og fersk, saltet og tør fisk, fungen og tilberedt af spaniere, efter forudgaaende godtgjort paavisning af disse betingelsers tilværelse.

Dekretet ledsages af et reglement for de canariske øers frihavne med provisorisk karakter, indtil det definitive vedtages.

Af dette reglements kapitel II, angaaende importhandelen, hid-sættes art. 7:

Føreren af ethvert fartøj, som anløber canarisk havn med varer fra udlandet, skal umiddelbart efter erholdelsen af fri praktika forevise i samme

havns indregistreringskontor et undertegnet manifest, hvori anføres skibets klasse og navn, dets flag (nationalitet), drægtighed, besætningens antal, afgangshavn eller -havne, de ombord førende varers numer, klasse, mærker, numerering, bruttovægt i kilogr. og artindhold med nøjagtig angivelse af, hvorvidt han fører dem i transit, for omladning eller for øieblikkelig losning i havnen; i sidste tilfælde med anførsel af varekonsignatærens navn og i alle fald af skibskonsignatærens navn.

Ladninger med stykgods (los cargamentos á granel) opregnes i manifesterne pr. stykke, vægt eller metrisk maal overensstemmende med varernes natur, om disse er fritagne for afgifter eller skatter paa Canarierne eller, i modsat fald, i overensstemmelse med (beskatningsenheden) tarifieringen.

Manifestet skal være viseret af den spanske konsul i afgangshavnen, om de varer, som danner hele ladningen eller en del af samme, ved deres indførsel til Canarierne pligter at betale afgifter eller skatter.

Skibe i ballast, kommende fra udlandet, skal ligeledes forevise et undertegnet manifest, der utrykker skibets klasse og navn, dets nationalitet drægtighed, mandskabets antal, afgangshavnen og ballastens art.

Ligeledes skal førerne af skibe med last saavel som i ballast ved deres ankomst forevise en fortegnelse baade over de ombordværende provisioner og over de passagerer, de fører i transit saavel som for selve havnen.

Selv om passagerlistens indhold er negativt, skal den viseres af sanitetsbetjeningen. Art. 8. Manifestets forevisning og godkendelse skal af registreringskontoret antegnes i samme dokument, hvorefter losningen og klareringen af de for havnen konsignerede varer straks kan paabegyndes; disse operationer bliver at foretage mellem solens op- og nedgang. Ifølge art. 12, (kapitel III), skal udenlandske varer, som ved deres indførsel til de canariske øer erlægger afgifter eller skatter, kunne modtages i oplag.

Kapitel VI indeholder bestemmelser om den straf (mulfter m. m.), hvormed skibsføreren ansees

- 1) for ikke at have forevist uviseret manifest ved ankomsten til havnen eller for ikke at føre et viseret manifest, naar visa'en er nødvendig;
- 2) for at have opgivet i manifestet anden benævnelse end den rette paa saadanne varer, som er pligtige at betale afgifter eller skatter, og som indføres for forbrug eller oplag;
- 3) for mer- eller mindreforskjellen i nævnte varers bruttovægt, forsaavidt som disse forskjelssummer overskrider 10 pct;
- 4) for de i listen ikke indtagne skibsprovisioner eller for provisioner, hvis mængde overskrider den for den nævnte vareklasse angivne;
- 5) for de i manifestet manglende varer af nævnte klasse;
- 6) for de af denne klasse manifesterede kolli, som ikke forefindes ombord;
- 7) for merforskjellen i den manifesterede mængde i partier, hvis varer kommer („á granel“) som stykgods, naar forskjellen overskrider den i toldordonnancerne fastsatte limitsats;
- 8) for mindreforskjellen i lignende tilfælde;
- 9) for 10 procents mere vægt end den i ladningens totalitet angivne;

- 10) for de i udskibningslisten ikke opførte passagerer;
- 11) for saadanne varer af den anførte klasse, som ikke er indbegrebne i klæderingsheftet, eller for merforskjellen i mængde eller klasse, naar den overskrider den i toldordonnantserne anførte sats;
- 12) for lignende mindreforskel;
- 13) for varer, hvis indførsel er forbudt.

Redegjørelse

fra Hans Majestæts legation i Madrid angaaende en under 20de marts 1900 offentliggjort spansk lov om skat paa person- og varetrafikken.

Ifølge lovens art. 1, 1 ophører fra dens offentliggjørelsesdag den ved lov af 30te august 1896 skabte provisoriske afgift paa passagerer og varer.

I dens sted indføres ifølge art. 3 en ny skat kaldet „Impuesto de transportes“, der, overensstemmende med artiklens stykke 1 og 2, bliver at erlægge af passagerer, som tilsjøs reiser i 1ste, 2den og 3dje. classes fragtfart, af kontante penge og af varer i samme fragtfart, eller som indføres eller udføres ved landets grænsetoldboder, fremdeles af reisende, rede penge og varer af alle slags, som cirkulerer i rigets indre tillands eller ad floderne.

Blandt undtagelser fra skattens erlæggelse nævner art. 7 og 9 reisende, kontante penge og varer, som skifter fartøi eller omlades uden at forblive i de betreffende havne, saavelsom de, der ud- og indskibes paa grund af skibshavari eller andre tvingende omstændigheder; levnetsmidler og andre provisioner for de fartøiers forsyning, i hvilke de indlades; saadanne reisendes bagage, som tilligemed denne befordres ad sjøveien, og som kommer ind i landet eller forlader det over grænserne; bagage og varer bestemte for det diplomatiske korps; rede penge og varer fra udlandet, som passerer spansk territorium i transit, og rede penge samt varer af spansk oprindelse, som passerer fremmed territorium for at tilbagesendes til Spanien, samt reisende og varer, som i kraft af handelstraktater eller af staten indgaaede kontrakter er fritagne for erlæggelsen. Derimod afkræves skatten, i medfør af art. 9, de kapteiner, skibskonsignatører og transportagenturer, som besørger ladning eller losning.

Passagerernes skattetarif for de forskellige fragtfarter:

	Billettens klasse.		
	1ste.	2den.	3dje.
1ste classes fragtfart.	Pes.	Pes.	Pes.
For passagerer, som gaar fra en havn til en anden paa halvøen og de baleariske øer, eller som indskiber sig i dem med bestemmelse for de canariske øer og havne paa de spanske besiddelser, eller som kommer fra disse,			
indtil gennemløbne 200 mile	1.00	0.50	0.25
mere end 200 mile	1.50	1.00	0.50

Billettens klasse.		
1ste.	2den.	3dje.
Pes.	Pes.	Pes.

2den klasses fragtfart.

For passagerer kommende fra fremmede havne ved Middelhavet og den afrikanske kyst indtil forbjergtet Bojador, eller som embarkerer med disse havne som bestemmelse	3.00	1.50	0.75
Passagerer fra eller til øvrige europæiske havne	4.00	2.00	1.00

3dje klasses fragtfart.

For passagerer, som kommer fra eller embarkerer til de øvrige landes havne	25.00	15.00	5.00
--	-------	-------	------

V a r e r

pr. 1 ton = 1 000 kilogr.

Ved losningen. Ved lastningen.

i 1ste klasses fragtfart.

Pesetas. Pesetas.

1. Mineralier af alle slags, stenkul og cokes, gjødningsstoffer, kalk, cement, brostene, materialier af ler og cement for bygningsarbeide	0.15	0.15
2. almindeligt salt	0.75	0.50
3. tomme emballager	frie	frie
4. alle øvrige varer og kontante penge	0.75	0.75

i 2den klasses fragtfart.

1. Mineralier, slagger og jernpyrit	1.00	0.50
2. de øvrige metalliske malme	1.50	1.50
3. stenkul og cokes	0.50	0.50
4. kalk, cement, brostene, materialier af ler og cement for bygningsarbeide	0.50	0.50
5. jernlingotter	2.00	0.50
6. bly i plader og „matas cobrizas“ (metallurgiske produkter)	2.00	1.00
7. almindeligt salt	3.00	0.10
8. gjødningsstoffer	2.00	0.25
9. kornvarer og vin	4.00	2.00
10. tomme emballager	frie	frie
11. øvrige varer og kontante penge	5.00	2.50

i 3dje klasse's fragtfart.

1. Mineralier, slagger og jernpyrit	1.00	0.20
2. de øvrige metalliske malme	2.00	1.00

	Ved losningen.	Ved lastningen.
	Pesetas.	Pesetas.
3. stenkul og cokes	2.00	0.50
4. kalk, cement, brostene, materialier af ler og cement. for bygningsarbeide	0.50	0.50
5. Jernlingotter	2.00	0.50
6. bly i plader og „matas cobrizas“ (metallurgiske produkter)	3.00	1.00
7. almindeligt salt	3.00	0.10
8. gjødningsstoffer	2.00	0.25
9. kornvarer og vin	5.00	2.50
10. tomme emballager	frie	frie
11. øvrige varer og kontante penge	7.00	5.00

Nota. For opkrævelsen af disse afgifter betragtes fragtfarten inddelt i tre klasser: 1ste klasse — kystfragten i egentlig forstand eller den fragt, som sker mellem halvøens havne; med denne fragtfart assimileres den, som besørges med de canariske øer og de spanske besiddelser; 2den klasse — den, som sker mellem nævnte havne og de europæiske, herunder indbefattet de asiatiske kysthavne ved Middelhavet og de afrikanske ved samme hav saavel som ved det atlantiske ocean indtil forbjergene Bojador, og 3dje klasse — den, som foregaar mellem spanske havne og klodens øvrige, ikke i foregaaende klasse nævnte havne.

Under klassifikationen af gjødningsstoffer indgaar ogsaa nitrater af sosa, sulfater af potasa og sosa, Stassfurthersalte, fosfater og superfosfater af kalk samt cloruro de potasio.

Loven efterfølges af et kongl. dekret med det for transports kattens forvaltning og erlæggelse udfærdigede reglement.

Konstantinopel.

Aarsberetning for 1899 fra Hans Majestæts minister grev Steenbock, dateret 20de marts 1900).*

Af norske skibe ankom i 1899 med ladning til hovedstationen fra fremmede lande 8 dampskibe dr. 11 257 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 6 dampskibe dr. 6 625 tons, ialt 14 dampskibe dr. 17 882 tons, hvilke samtlige afgik til fremmede lande med ladning. I ballast, for ordre, reparation og lign. anløb ingen norske skibe. Bruttotragter for ankomne skibe kr. 152 743.00.

Af svenske skibe ankom til hovedstationen 6 dr. 5 367 tons.

*) Legationen i Konstantinopel forestaar tillige konsulatforretningerne i det europæiske Tyrki samt Tyrkiets asiatiske havne ved Sortehavet, Marmorasjøen, Bosporus og Dardanellerne.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 551.50, ved vicekonsulsstationerne kr. 373.00; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 738.00; af svenske skibe ved hovedstationen kr. 340.00, der tilfaldt konsulskassen. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 1 078.00.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 285.25, i svenske sager kr. 148.50.

Skibsfarten: Havnen besøgtes i aaret 1899 af 30 norske dampskibe dr. 41 108 tons og 17 svenske dr. 17 275 tons.

Da imidlertid et af de svenske skibe i flere maanedes var bortbefragtet og ikke mindre end 12 gange blev klareret, opgik de svenske skibes antal i virkeligheden kun til 6. Af disse ankom:

1	fra	Cardiff	med	kul,	som	lossedes	her,
1	„	Alexandria	i	ballast,	destineret	til	Odessa,
1	„	—	i	„	—	„	Theodosia,
1	„	—	i	„	—	„	Eupatoria,
1	„	Liverpool	med	jern	til	Nicolaieff	og
1	i	maanedes	fragt.				

Af de norske dampskibe ankom:

5	i	maanedes	fragt	fra	New	York,	destineret	til	Middelhavet	og	Konstantinopel,
2	fra	New	York	med	styk	gods,	—	„	Odessa,		
1	„	Hamburg	„	—	—	—	—	„	—		
1	„	Theodosia	med	korn	til	Trondhjem,					
2	„	Liverpool	med	jern	til	Nicolaieff,					
1	„	Cardiff	med	kul	til	Odessa,					
1	„	Newcastle	med	kul	til	Marianopel,					
1	„	Kertch	med	korn	til	Middelhavet,	og				
16	passerede	i	ballast,	destinerede	til	Sortehavet.					

De norske dampskibes antal reduceres saaledes til 14 og de svenske til 6, hvilket er en stor tilbagegang.

For disse dampskibe har generalkonsulatet i aarets løb udstedt 47 sundhedspas og 76 passagefirmaner, optaget 2 søprotester og paa- og afmønstret 13 mand. For konsulskassens regning har man i konsulat- og expeditionsafgifter oppebaaret af norske skibe L.tqs. 58:60 $\frac{1}{8}$ (ca. kr. 973.00) og svenske „ „ 27:89 (— „ 462.00).

Sundhedstilstanden har været god og vore skibe har kun sjelden havt at lide under karantæneforanstaltningerne.

Kaitaxten er i aarets løb bleven definitivt reguleret og vil om nogen tid blive missionerne notificeret.

Vor handel paa distriktet er fremdeles ubetydelig af grunde som allerede anført i foregaaende aarsberetninger. Den indskrænker sig til jern, lidt trævarer og olie samt konserver.

Aarsvæksten har ikke været særdeles givende, og specielt har vin og andre sydfrugter lidt meget af regnet.

Statistiken er endnu ikke udkommen og giver forresten meget usikre opgaver.

Endelig tror generalkonsulatet paany at burde henlede tilreisendes opmærksomhed paa nødvendigheden af at lade passet visere af tyrkisk konsul samt ikke at medføre revolver, bøger eller tegninger, der hyppig konfiskeres ved grænsen.

St. Johns, Antigua.

Aarsberetning for 1899 fra konsul F. Melchertson, dateret 26de febr. 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 til Antigua fra fremmede lande med ladning 11 dr. 12 469 tons, samtlige dampskibe; afgik til fremmede lande med ladning. Bruttofragter £ 9 190. 0. 0. Erlagte konsulatafgifter kr. 791,78 (\$ 212,22).

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til Læ-øerne.

Der har været en øgning i den norske skibsfart fra Amerika. Disse skibe (dampskibe) befragtes af et handelshus i New York mod en godtgørelse af fra 700 til 900 £ om maaneden; befragterne betaler alle havneafgifter, gebyrer, kul o. s. v.

I 1899 gik der to orkaner over Læ-øerne, som gjorde uberegnelig skade, ødelagde næsten alle bygninger i Montserrat og Nevis og tilføiede sukkeravlingen i det hele stor skade. Det antagelige eksportkvantum af sidste aars avling vil ikke overstige 20 000 til 30 000 tons sukker med melasse og rum, hvilket alt gaar til Amerika og vil skaffe fartøier fragt fra april til juli.

Sukkerdyrkningen her paa øerne gaar tilbage, da raasukkeret ikke giver nogen nettofortjeneste. England har tilbudt sig at sikre en stor kapital for at bygge centrale fabrikker med kraftige maskiner, hvormed man under malingen vil kunne indspare over 15—20 pct. af produktet og fremstille hvidt krystalliseret sukker, der opnaar bedre priser baade i Amerika og England. Hvis ikke disse forbedringer bliver gennemførte, maa sukkerdyrkningen tilslut opgives.

Sundhedstilstanden har været og er god her paa øerne. Der er ikke indført nogen forandring i tonnageafgifter eller andre udgifter for seil- eller dampskibe; der erlægges 1 sh. pr. ton for ladning, der udlosses eller indtages.

Indhold: Indberetning fra kommerciel stipendiat Christian Schjetnan s. 197. — Kjøbenhavn s. 181. — Konstantinopel s. 226. — Madrid s. 221 og 224. — Melbourne s. 203. — St. Johns, Antigua s. 228 — Tanger s. 219.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 5.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

San Francisco.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Henry Lund, dateret 29 marts 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	26	55 477	26	55 477	-	-	2	4 838	2	4 838
Seilskibe	-	-	1	925	1	925	-	-	1	1 496	1	1 496
Sum	-	-	27	56 402	27	56 402	-	-	3	6 334	3	6 334
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	4 838	2	4 838	-	-	7	15 280	7	15 280
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 820	2	1 820
Sum	-	-	2	4 838	2	4 838	-	-	9	17 100	9	17 100
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	29	61 240	29	61 240	-	-	12	23 434	12	23 434
B. 1 ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	24	50 639	24	50 639
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	925	1	925
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	25	51 564	25	51 564
Konsulatdistriktet forøvrigt.												
Dampskibe	-	-	5	10 442	5	10 442	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	2	1 820	2	1 820	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	7	12 262	7	12 262	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	7	12 262	7	12 262	-	-	25	51 564	25	51 564

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 747 900.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 765 594.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet ingen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 707.67, ved vicekonsulsstationerne kr. 974.42; heraf tilfaldt konsulen kr. 487.21. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 194.88.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 430.74, i svenske sager kr. 3 104.88. Ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 473.97, i svenske sager kr. 1 821.25.

Skibsfart.

Der var ingen direkte forbindelse mellem de forenede riger og dette konsulatdistrikt i det forløbne aar.

Ingen svenske skibe ankom til eller afgik fra konsulatdistriktet.

Der anløb ingen fartøier for ordre eller for havari, ei heller overlaa der noget til 1900.

— Af norske skibe ankom til konsulatdistriktet 36 drægtige 73 502 reg. tons. hvoraf 33 dampskibe af 70 757 r. t. Desforuden overlaa fra 1898 et seilskib af 1 496 r. t. Sammenlignet med 1898 bemærkes de ankomne skibes antal formindsket med 4 og tonnagen med 8 380 r. t.

Af de ankomne dampskibe gik et i maanedsfragt med kul fra Nanaimo, B. C. til San Francisco 11 maaneder af aaret og et andet med kul fra Nanaimo, B. C. til San Francisco de sidste 3 maaneder af aaret. I den sidste halvdel af aaret optog endvidere et dampskib ruten Hongkong, San Diego og San Francisco, med stykgods under maanedsfragt. 4 dampskibe ankom til Port Townsend og Portland i ballast fra Sibirien, Japan og Kina.

Kun 3 seilskibe ankom, hvoraf et drægtig 925 r. t. med sukker fra Honolulu til San Francisco, et drægtig 1 270 r. t. i ballast fra Honolulu til Port Townsend og et drægtig 550 r. t. i ballast fra Honolulu til Eureka.

Fra distriktet afgik 37 norske fartøier drægtige 74 998 r. t., hvoraf 33 dampskibe af 70 757 r. t. Af dampskibene afgik 25 i ballast under maanedsfragt, 4 med trælast fra Port Townsend og Portland til Kina og Buenos Aires og 2 med stykgods til Kina.

Af de afgaaede 4 seilfartøier afgik et drægtig 1 496 r. t. til Cork f. o. med hvede, et drægtig 1 270 r. t. med trælast til Buenos Aires, et drægtig 550 r. t. med trælast til Melbourne og et drægtig 925 i ballast til Puente Arenas.

De med-ladninger ankomne 29 fartøier (iberegnet de i maanedsfragt) optjente i bruttofragter ca. kr. 747 900.00 og de med ladninger afgaaede 12 fartøier ca. kr. 765 594.00 sammenlignet med respektive bruttofragter af kr. 851 652.00 og kr. 595 044.00 for 1898.

Desuden ankom et norsk dampskib i maanedsfragt 5 gange til Port Los Angeles i det sydlige Kalifornien, hvor der ingen vicekonsul er ansat, med kul

ind og ballast ud, hvilket repræsenterer en bruttofragt af ca. kr. 126 000.00 og totaltonnage af 11 575 r. t.

Norge indtager fremdeles pladsen efter England i antal og tonnage af til San Francisco ankomne europæiske nationers skibe i 1899, og den norske tonnage overstiger fremdeles Frankriges, Italiens og Tysklands samlede tonnage, men af store subsidierede franske skibe og af den i den senere tid hurtig voksende tyske flåde er der nu saamange underveis, at den norske skibsfart vistnok snart vil have at staa tilbage for dem.

Den oversjøiske skibsfart paa San Francisco i 1899 udviser: Ialt ankom 882 fartøier drægtige 1 282 004 reg. tons, hvoraf 444 seilskibe af 479 919 r. t. og 438 dampskibe af 802 085 r. t.

Ialt afgik 873 fartøier drægtige 1 250 459 r. t., hvoraf 442 seilfartøier af 459 996 r. t. og 431 dampskibe af 790 463 r. t. Sammenlignet med 1898 udviser ankomsten af skibe en forøgelse af 58 skibe og 159 047 r. t.

Fraktkonditionerne her paa kysten var forrige aar og især i den sidste halvdel meget gunstige, og er det beklageligt, at ikke flere af vor store flåde af seilskibe skulde have deltaget i de gode fortjenester ved samme, som tilfaldt hovedsagelig de engelske, tyske og franske seilskibe, hvoraf store staal og jernskibe kom hertil fra England eller Australien med kul og lastede her hvede til U. K., for hvilken rundreise opnaaedes paa forhaand, og der kan endnu faaes for at begynde farten inden 3 til 6 maaneder fra 50 sh. til 52 sh. 6 d, nemlig 15 sh. à 17 sh. 6 d for kul hertil og 35 sh. for hvede herfra, men har det for saa vidt vist sig mest fordelagtigt blot at slutte for indgaaende og vente med slutning for udgaaende, hvorved 2 sh. 6 d til 5 sh. mere er opnaaet, altsaa 52 sh. 6 d à 55 sh. for rundreisen, hvilket burde betale sig godt.

Hvedefragterne stillede sig i aarets løb for staal- og jernskibe til U. K. som følger: januar 25 sh. à 27 sh., februar uden spotslutning, marts 22 sh. 6 d, april 22 sh. 6 d à 23 sh. 7 d, Mai 24 sh. 6 d à 25 sh. 9 d, juni 26 sh. 3 d à 29 sh. 4 d, juli 31 sh. 3 d à 35 sh., august 33 sh. 9 d à 35 sh., september 35 sh. à 36 sh. 9 d, oktober 35 sh. à 39 sh., november 35 sh. à 36 sh. 3 d og december 35 sh. à 36 sh. 3 d.

Det stærke beslag, der blev lagt paa den nu ikke ubetydelige lokale flåde af seilskibe af de nye opdagede guldleier i Alaska saavel som af de nye amerikanske besiddelser i Pacific Oceanet, gjorde, at trælastfragterne herfra kysten ogsaa steg ikke ubetydelig, og er der endnu stærk efterspørgsel for passende skibe at laste hele dette aar til usædvanlig høie fragter. Trælastfragterne steg i aarets løb fra 46 sh. 3 d til 56 sh. 3 d pr. 1 000 superficial fod fra Puget Sound til Melbourne eller Adelaide, 40 sh. à 61 sh. 3 d til vestkysten af Sydamerika og 62 sh. à 82 sh. 6 d til England og kontinentet.

Kulfragterne hertil varierede i løbet af forrige aar fra 14 sh. til 17 sh. 6 d fra Wales, England, og fra 15 sh. til 20 sh. fra Newcastle, N. S. W. At sidstnævnte steg til 20 sh., var hovedsagelig grundet paa nødvendigheden af at faa tilstrækkelig kul til Honolulu for de amerikanske transporter herfra til Manila, hvilket drev fragterne til Honolulu op til 25 sh., og en stor mængde skibe fandt beskæftigelse dermed. Af disse gik saa staal- og jernskibene i ballast til Portland eller Tacoma og lastede hvede for U. K. til 37 sh. 6 d à 45 sh.

fragt, og træskibene til Puget Sound eller Britisk Columbia forat tage trælast i forskellige retninger til høje fragter, og i begge tilfælde høist lønnende forretninger for rederne.

Handelen.

For hvedehøstens vedkommende var det forløbne aar et middelsaar, men priserne kom ikke op til producenterens forventninger. Produktionen af frugter var meget større end i 1898 og blev solgt til gode priser. I det sydlige Kalifornien aabnedes i aarets løb oliebrønde, der lover en ny og betydelig industri for denne stat. Udførselen af betydelige kvantiteter krigsfornødenheder til Philippinerne vedblev fra San Francisco og beløb sig til flere millioner dollars, hvilke ikke er iberegnet i statistiken over udførselen. Omsætningen med Alaska guldminerne tiltog betydelig paa grund af opdagelsen af nye guldleier, og i det hele taget var 1899 et ualmindeligt godt aar i forretningerne paa denne kyst.

Udførselen ad sjøveien fra San Francisco beløb sig til \$ 38 924 908 mod \$35 852 544 i 1898, en tilvækst af \$ 3 072 364. Hertil kommer udførselen af ædle metaller, som i 1899 beløb sig til \$ 10 660 231 mod \$ 8 694 695 for 1898, en tilvækst af \$ 1 965 536.

Indførselen ad sjøveien til San Francisco beløb sig i det forløbne aar til \$ 43 224 697 mod \$ 34 286 585 for 1898, en tilvækst af \$ 8 938 112, som hovedsagelig kom fra Kina, Japan og Hawaii.

Hvede: Hvedehøsten i Kalifornien i 1899 var et middelsaars og beløb sig til ca. 18½ million centsals mod ca. 6 millioner centsals i 1898, hvilket maa klassificeres som et uaar paa grund af mangel paa regn. Priserne holdt sig gennemgaaende lave og gik ned fra \$ 1.15 pr. cental i begyndelsen af aaret til 97½ cents pr. cental i slutningen af aaret for no. 1 hvede. Udførselen ad sjøveien var i 1899 3 245 434 centsals mod 3 964 817 centsals i 1898. Et stort kvantum hvede holdtes derfor ved aarets slutning i varehuse og afventede tonnage for skibning.

Indve demel: Udførselen fra San Francisco i 1899 var 970 396 tønder (à 196 pund) mod 810 516 tønder i 1898.

Byg: Høsten i Kalifornien udgjorde i 1899 ca. 12½ million centsals mod 9 100 000 centsals i 1898. Prisen for no. 1 byg, som i aarets begyndelse noteredes à \$ 1.27½ pr. cental, gik gradvis ned og ved aarets slutning noteredes à 80 cents pr. cental. Udførselen i 1899 ad sjøveien var 3 141 161 centsals mod 746 042 centsals i 1898.

Vine: Kaliforniens produktion i 1899 udgjorde ca. 10½ million gallons rød og hvid vin og ca. 5 millioner søde vine mod ca. 17 millioner gallons i 1898. Priserne er ca. 10 cents pr. gallon for rødvin og 25 cents pr. gallon for søde vine. Udførselen ad sjøveien beløb sig til 3 518 631 gallons mod 5 145 003 gallons i 1898.

Brændevine: Produktionen i Kalifornien anslaaes til ca. 650 000 gallons à ca. 40 cents pr. gallon. Udførselen ad sjøveien var 126 572 gallons mod 120 046 gallons i 1898.

Frugtavl: Det forløbne aar var meget heldigt for denne industrigren. Der blev hermetisk nedlagt 2 900 000 kasser à 2 dz. tins à $2\frac{1}{2}$ pund. Af tørrede frugter produceredes 66 millioner pund rosiner, 98 millioner pund svedsker, 28 millioner pund ferskener, 7 millioner pund aprikoser, 6 millioner pund pærer, $5\frac{1}{2}$ million pund æbler og $5\frac{1}{2}$ million pund figener. Appelsinhøsten 1899/1900 anslaaes til ca. 15 000 carloads eller 5 millioner kasser af værdi ca. 8 millioner dollars.

Uld: Produktionen i Kalifornien androg i det forløbne aar til ca. 22 millioner pund mod ca. 28 millioner pund i 1898. Der udførtes ad sjøveien 3 655 452 pund til værdi \$ 1 117 305 mod 1 451 554 pund i 1898.

Humle: Heraf produceredes paa denne kyst i 1899 ca. 170 000 baller (à ca. 200 pund), hvoraf falder paa Kalifornien 55 000 baller, paa Oregon 80 000 og paa Washington 35 000 baller. Priserne varierede fra 6 til 14 cents pr. pund efter kvalitet. Den samlede produktion i 1898 var 140 000 baller.

Træløst: Produktionen af Oregon pine (furu og gran) paa Pacific kysten i 1899 anslaaes til ca. 2 294 millioner superficial fod, hvoraf falder paa Britisk Columbia ca. 60, Washington $879\frac{1}{2}$, Oregon $669\frac{1}{2}$ og Kalifornien 685 millioner fod. Ad sjøveien til fremmede lande blev afskibet ca. 300 millioner sup. fod. I flere aar solgtes træløst i almindelige dimensioner saa lavt som \$ 7 à \$ 8 pr. 1 000 sup. fod ved sagbrugene i Puget Sound (sup. fod $1'' \times 12'' \times 12''$), men eftersom skogene blev udhuggede og transporten til sagbrugene længere, paadrog dette tab, og omsider blev der forrige aar indgaaet en overenskomst mellem sagbrugseierne at forhøje prisen til \$ 10 pr. 1 000 fod med extra for ekstraordinære dimensioner, og samme vedligeholdes nu. De fornemste fremmede markeder for denne træløst er Australien, vestkysten af Sydamerika, Kina, Sibirien, Sydafrika, Buenos Aires og U. K. Af rødtræ, som udelukkende vokser her i Kalifornia i et belte paa kysten omtrent 200 engelske mile nordenfor San Francisco, blev der skaaret forrige aar ca. 220 millioner fod, hvoraf udførtes til fremmede lande ca. 25 millioner fod. Prisen var \$ 16 pr. 1 000 sup. fod f. o. b. ved sagbrugene i Humboldt Bay, men blev ved overenskomsten forhøjet til \$ 18 pr. 1 000 fod.

Ædle metaller: I staterne vestenfor Mississippifloden iberegnet britisk Columbia og Alaska produceredes i 1899 ædle metaller til værdi \$ 203 541 907 mod \$ 177 022 666 i 1898. Af produktionen falder paa guld \$ 90 190 167 eller 44.31 pct., paa sølv \$ 38 804 498 eller 19.07 pct., paa kobber \$ 59 244 994 eller 29.11 pct. og paa bly \$ 15 302 248 eller 7.51 pct.

Clearing house: Bankomsætningen i San Francisco clearing house i 1899 var \$ 971 015 972, det største beløb i San Franciscos historie. Om-sætningen i 1898 var \$ 813 153 024.

Alaska guldfelter: I Alaska opdagedes nye guldminer af stor rigdom ved kap Nome ca. 120 engelske mile fra St. Michaels eller munden

af Yukonfloden. Paa grund af den korte sæson blev kun et mindre beløb udtaget, men gjøres nu storartede forberedelser for sommeren 1900, som vil se en indvandring dersteds af ca. 40 000 mand. Tilgangen er uden fare, da man kan reise lige til stedet med dampskib, men sundhedstilstanden er meget slet paa grund af daarligt drikkevand og landets sumpige natur. Der kom i 1899 ca. 15 millioner dollars i guld fra Klondike-regionen, og man venter, at 25 millioner dollars vil blive bragt ud fra Alaska iaar.

Hvalfangst: Udbyttet af fangsten i 1899 udgjorde 6 483 tønder olie, 303 899 pund hvalben og 6 478 pund elfenben fordelt paa 25 fartøier. Gjennemsnittsprisen for spermacetolie var 50 cents pr. gallon, for hvalben \$ 3 pr. pund og elfenben 80 cents pr. pund. Fangsten for 1898 var 7 608 tønder olie, 225 863 pund hvalben og 10 025 pund elfenben.

Sælfangst: Paa kysten af Britisk Columbia, Japan og Behringsjøen var fangsten i 1899 paa 26 fartøier 36 471 skind sammenlignet med 28 898 skind paa 35 fartøier i 1898.

Laksefisket: Paa Pacific kysten, Britisk Columbia og Alaska iberegnet, nedlagdes i 1899 3 138 040 kasser mod 2 484 000 kasser i 1898. Gjennemsnittsprisen var for Columbia River \$ 1.25 og for Alaska \$ 1 pr. dusin æsker à 1 pund.

Torskefisket: De fra San Francisco udrustede fartøier indbragte i 1899 fra North Pacific Ocean 1 302 000 fisk eller ca. 2 600 tons (à 2 000 pund) à \$ 80 pr. ton. Fangsten i 1898 var 775 500 fisk.

Svenske fyrstikker: Heraf importeredes ca. 1 000 kasser. Produktionen af fyrstikker paa denne kyst er i stadigt stigende.

Svensk jern: Indførselen androg til ca. 1 500 tons mod 2 200 tons i 1898. Prisen gik stadig op i det forløbne aar og er nu ca. \$ 70 pr. ton (à 2 000 pund) mod \$ 55 pr. ton i 1898.

Svensk tjære: Heraf indførtes ca. 1 500 tønder eller omtrent samme kvantum som i 1898. Gjennemsnittsprisen var \$ 7 pr. tønde.

Norske varer: Heraf indføres over Chicago hermetiske sager, ansjovis og medicintran.

Sundhedstilstanden i distriktet var god.

I aarets løb modtoges ved hovedstationen 1 048 skrivelser og afsendtes 1 060.

I arvesager sendtes i 1899 til Sverige \$ 13 873 og til Norge \$ 1 210.

Konsulatets adresse er 214 California street; telegramadresse Lund, San Francisco.

Wien.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Carl Neufeldt,

dateret 12te april 1900.

Østerriges økonomiske forhold i det forløbne aar udviser i det hele et tilfredsstillende billede. Først og fremst bidrog hertil, at høsten i kvantitativ retning bød et normalt og specielt i kvalitativ retning meget godt resultat, hvis gunstige indflydelse blev understøttet af en relativ endnu bedre høst i Ungarn. Høstens fordelagtige indflydelse viser sig tydeligst i handelsbalancen for 1899, som udviser et overskud af exporten over importen af 138½ million gylden, ligeoverfor handelsbalancen for 1898, som var passiv med 12.7 millioner gylden. Der opstaar saaledes en bedring af omkring 150 millioner gylden, som skriver sig fra, at udførselen øgedes med 120 millioner gylden og indførselen formindskedes med ca. 30 millioner gylden. Exportens tiltagen faldt paa raastoffe med et beløb af ca. 60 millioner gylden, paa halvfabrikater med 17.4 millioner gylden, og paa helfabrikater med 42.8 millioner gylden. Udførselens forøgelse angaar i særdeleshed følgende artikler: Sukker med 19.6; korn 9.4; frugt 10.1; brændematerial 3.4; slagtekvæg 6.8; træ 16.2; og faareuld 5.2 millioner gylden. Under disse fordelagtige omstændigheder har den østerrigske stat begyndt at forhøje gagerne for de i statens tjeneste staaende embedsmænd og andre funktionærer væsentlig. Den derved forøgede udgift beløber sig til ca. 25 millioner gylden pr. aar. Uagtet denne forøgelse udviser budgettet for 1900 endnu et lidet overskud af ca. 200 000 gylden. Dækningen af de omhandlede større udgifter opnaaes først og fremst ved en betydelig forhøielse af skatten paa sukker, som blev forhøiet fra 13 fl. pr. 100 kg. til 19 fl., endvidere ved en ikke ubetydelig forhøielse af skatten paa øl og afgifterne ved overdragelse af fast eiendom. Iøvrigt er merbehøvet dækket ved de løbende indtægter; heriblandt figurerer den først for to aar siden indførte personalindtægtsskat med et beløb af ca. 23 millioner gylden. Personalindtægtskatten har i aaret 1899 allerede naaet et saa højt beløb, at af dette delvise nedsættelser af andre skatter, f. eks. grundskat 12½ pct., husskat 11.2 pct. og fortjenesteskat 23.7 pct., kunde blive tilstaaet. Budgettet for 1899 har endvidere forudset usedvanlige investitioner med et beløb af 34 millioner gylden, hvis dækning skal ske ved hjælp af et laan.

Valutareguleringen har kun gjort langsomme fremskridt i det forløbne aar. Først blev ved keiserlig forordning af 21de september 1899 inddragningen af de endnu cirkulerende statsnoter à 5 fl. og 50 fl., til et samlet beløb af 112 millioner gylden, fastsat; i stedet derfor bliver 32 m. gylden i sølv 5 krone stykker (= 2½ fl.) og 80 m. gylden i banknoter à 10 kroner (= 5 fl.) udgivet. Fem krone stykkerne bliver udgivet i „Rauhgewicht“ af 5 gr. med ⁸³⁵/₁₀₀₀ „Feingehalt“, indeholder saaledes ikke ubetydeligt mindre af sølvværdi end deres navnsværdi udviser. Fra 1ste januar 1900 blev i alle regnskaber vedrørende statsøkonomien og statsanstalterne, endvidere i de instituter, som tjener til offentlig trafik og handel, beregning efter kroner indført. Denne forandring støder under overgangsperioden paa flere vanskeligheder, fordi der samtidig cirkulerer pengestykker af den gamle myntsort. Til hvilken tid en virkelig guldcirculation kan begynde, kan endnu ikke bestemmes.

Bankrentefoden i aaret 1899 var fra 1ste januar—18de mai 5 pct., fra 18de mai—18de september 4½ pct., fra 18de september—5te oktober atter 5 pct., fra 5te oktober—6te december 6 pct., og fra 6te december—22de januar 1900 5½ pct.

I Østerrige udbrød under beretningsperioden to store striker. Først var det arbeiderne i tekstilbranchen, som indstillede arbeidet; dog sluttede denne strike efter nogle uger med delvise fordele for arbeiderne. Herpaa fulgte i de sidste maaneder af aaret partielle striker af kularbeiderne i den sydlige del af landet; disse bilagdes dog efter kort tid ved brugen af mødekommehed. Først i den første halvdel af januar maaned 1900 falder udbruddet af den største strike, som nogensinde har forekommet i Østerrige, nemlig kularbeidernes strike i den nordlige halvdel af monarkiet. 70 à 80 000 arbejdere indstillede arbeidet, og hele striken varede omtrent 2 maaneder. Saa at sige hele landets industri blev haardt rammet af denne strike og kunde kun delvis udholde denne situation ved benyttelse af daarligere brændemateriale og indførsel af dyr udenlandsk, specielt engelsk kul; mange fabrikker og anlæg maatte reducere sin virksomhed betydelig, og flere var endog nødsagede til at indstille driften helt. Strikens hovedøiemed blev ikke opnaaet; dette var nemlig at faa indført en arbejdstid af kun 8 timer; i denne tid skulde ud- og indfarten i gruberne, som i mange tilfælde ofte varer 2 timer og mere, medregnes. Grubeieerne indvilgede i 8 timers arbejdstiden, men ikke i den omtalte beregningsmaade. Ikke ubetydelige indrømmelser i retning af lønsforhøielse var allerede blevet tilstaaet ved strikens begyndelse, og paa mange steder udbrød alvorlige uroligheder og oprør mod strikens førere, da arbeiderne saa, at 8 timers arbejde, saadan som de vilde have det, ikke var at gennemføre.

At nævne er endvidere indførelsen af notering af de paa børsen forhandlede værdipapirer i procenter, saaledes som det er brug i Tyskland. Mod denne indførelse fremkom der efter kort tid talrige indsigelser, og vil den nye noteringsmaade sandsynligvis atter blive skøfet om kort tid. — Endvidere blev stempel paa aviser og kalendere ophævet. — Et regulativ blev udgivet om de betingelser, under hvilke dannelse af aktieselskaber i henhold til det i Østerrige gjældende koncessionssystem maa ske. — Til slutning kan nævnes en ikke ubetydelig forhøielse af postportoet i inden- og udenlandstrafiken og indførelsen af en toldstatistik angaaende trafiken mellem de to rigshalvdele. — Paa lovgivningens omraade foreligger en lov om alderdomsforsikring af alle i privat tjeneste staaende personer; denne skal kunne udføres ved indbetaling af en afgift, som skal udgjøre 10 til 12 pct. af de ansattes løn.

Endvidere en lov angaaende investitioner til et beløb af 430 millioner kroner. Disse investitioner sigter hovedsagelig til bygning af en bane ca. 570 km. lang, ved hvilken havnestaden Triest skal bringes i nærmere forbindelse med monarkiets vestlige dele og saaledes ogsaa med det nordlige Tyskland. Endelig foreligger ogsaa et udkast til en lov, ved hvilken industrien skal fremmes, og ved hvilken nye foretagender skal være befriet for at betale skat af fortjeneste i 12 aar. Alle disse udkast er dog hidtil grundet paa de parlamentariske forhold i Østerrige endnu ikke kommet under behandling.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1899 eksporteret:

Sulfit og natron cellulose bleget. . . .	165 316 mtr. ctr.
Do. ubleget	175 819 —

Træmasse	42 660 mtr. ctr.
Pap, brun og hvid	158 309 —

De vigtigste artikler, der blev indført fra Norge, var følgende:

Tran	21 588 m. c.	Jernmalm	11 400 m. c
Sild, saltet eller røget	11 454 —	Porcellænjord og feld-	
Stokfisk	11 343 —	spat.	4 586 —
Anden fisk, saltet, røget eller tørret	13 218 —		

Exporteret til Norge blev:

Malt	23 276 m. c.	Lommeuhre med for-	
Bro- og bygningskonstruk-		gyldt verk	226 stk.
tionsdele	1 211 —	Do. sølv do.	251 —
Væverstole (300 stk.) . .	1 571 —	Do. med andre	
Hjælpemaskiner for væ-		verk	743 —
verier (13 stk.)	556 —		
Maskiner for textilindu-			
stri	362 —		

Lourenço Marques.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Johannes Bang, dateret 31te januar 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 med ladning til Lourenço Marques et dampskib dr. 1 367 tons og 16 seilskibe dr. 12 309 tons, tilsammen 17 skibe dr. 13 676 tons; 17 norske skibe dr. 14 433 tons afgik til fremmede lande i ballast. Bruttofragter for ankomne skibe £ 22 280. 0. 0. For ordre, reparation etc. afløb ingen norske skibe.

Af svenske skibe anløb 5 dr. 3 585 tons. Konsulatafgifter af norske skibe £ 50. 18. 8, af svenske skibe 12. 14. 0. Expeditionsafgifter i norske sager £ 12. 10. 2, i svenske sager £ 1. 7. 6.

Skibsfarten paa Lourenço Marques er i det hele taget gaaet betydelig tilbage i 1899, og Norges og Sveriges er dalet til et antal af 21 skibe, medens 1898 kunde opvise 34, saaledes i begge aar en nedgang mod 1897.

Efterhaanden som de politiske forviklinger blev mere og mere truende, influeredes baade handelen og skibsfarten heraf, og siden krigens udbrud er saavel skibsfarten som lokal- og transithandelen aftaget meget betydelig.

De høist uheldige forhold, hvorunder alle fredelige foretagender for tiden lider, kan naturligvis ikke bedre sig, før Sydafrika kommer til ro, og fredelige tilstande igjen indtræder.

Store lagre af trælast henligger her udsat for regn og sol uden at kunne forsendes i transit til Transvaal i disse forstyrrede tider.

Rygter har flere gange i 1899 været i omløb, at der havde vist sig mistænkelige sygdomstilfælde ca. 100 kilometer inde i landet, og regjeringen lod hver gang tage alle forsigtighedsregler for at isolere de syge. Til dato har ordet pest ikke været nævnt i forbindelse med de angrebne, saaa den formodede epidemi antagelig var blind alarm. I ethvert fald har regjeringen vedblivende udstedt rene sundhedspas. Derimod har havneautoriteterne udvist den største strengthed ligeoverfor ankomne skibe fra mistænkte havne saasom Mauritius og Madagascar, og karantæneforsigtighedsregler er blevne anvendte, hvor det ansaaes nødvendigt.

I løbet af aaret 1900 vil forsøg atter gjøres paa at opføre fyrtaarnet paa Cockburn shoal.

Tunis.

Skrivelse fra konsulatet i Tunis til indredepartementet af 5te marts 1900.

Jeg tillader mig herved at meddele følgende, efter toldvæsenets opgaver opstillede, kortfattede oversigt over Tunisiens handel i det forløbne aar.

Den samlede værdi af Tunisiens import og export opgik i 1899 til

	105 211 701 francs	
mod	97 717 989	„ i 1898
„	90 551 541	„ i 1897
„	80 952 080	„ i 1896,
fordelt saaledes paa		
	Import.	Export.
1899 . . .	55 778 241 francs	49 433 460 francs
1898 . . .	53 521 152 „	44 196 837 „
øgning i 1899	2 257 089 francs	5 236 623 francs.

Handelsomsætningen med Frankrig udgjorde:

	Import.	Export.	Tilsammen.
i 1899 . . .	34 263 933 fr.	26 714 110 fr.	60 978 043 fr.
og i 1898 . . .	29 875 731 „	24 991 569 „	54 867 300 „
øgning i 1899 . . .	4 388 202 fr.	1 722 541 fr.	6 110 743 fr.

Fra Norge indførtes diverse produkter til en samlet værdi af 5 142 fr.
mod i 1898 5 709 „

udvisende en formindskelse af 567 fr.

Fra Sverige hidkom

i 1899 for 746 774 francs mod
i 1898 „ 374 474 „ udgjørende

en øgning af 372 300 francs, der for den største del kommer paa virke, hvoraf i 1899 fra Sverige indførtes for 725 834 francs.

Indførselen af jern fra Sverige opgik i 1899 til 16 465 francs.

Livorno.

*Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Herman Trumpy,
dateret 28de april 1900.*

Skibsfarten i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	7	4 434	8	9 149	15	13 583	-	-	8	5 348	8	5 348
Seilskibe	-	-	2	732	2	732	-	-	-	-	-	-
Sum	7	4 434	10	9 881	17	14 315	-	-	8	5 348	8	5 348
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	3	1 495	2	2 361	5	3 856	-	-	2	1 251	2	1 251
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	3	1 495	2	2 361	5	3 856	-	-	2	1 251	2	1 251
Totalsum afladede fartøier	10	5 929	12	12 242	22	18 171	-	-	10	6 599	10	6 599
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8 235	7	8 235
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	629	1	103	2	732
Sum	-	-	-	-	-	-	1	629	8	8 338	9	8 967
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2 605	3	2 605
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2 605	3	2 605
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	-	-	-	-	1	629	11	10 943	12	11 572

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 227 459.00;
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 6 930.00.

For ordre, reparation eller lign. anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 13 dr. 12 135 tons; til hovedstationen 11 dr. 10 073 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 815.09,

ved vicekonsulsstationen kr. 197.41; heraf tilfaldt konsulen kr. 98.70. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 492.40, ved vicekonsulsstationen kr. 130.94; heraf tilfaldt konsulen kr. 65.47. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 471.66.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 34.00, i svenske sager kr. 22.00, i andre sager kr. 81.75. Ved vicekonsulsstationen i norske sager kr. 10.00, i svenske sager kr. 4.00.

Af de indsendte lister over norske fartøier samt opgave over den svenske skibsfart fremgaar, at 20 norske dampskibe og 2 seilfartøier i forløbne aar ankom til distriktets havne med tilsammen 18 171 reg. tons og bruttofragt kr. 227 459.00.

Af svenske dampskibe ankom til konsulatdistriktet 13 dr. 12 135 tons, hvoraf til hovedstationen 11 dr. 10 073 tons. Af disse lastede hersteds 10 dampere til Sverige og skandinaviske havne, og 1 gik til Swansea i ballast. Fra Civitavecchia afgik 2 i ballast til Almeria og Bona.

Til hovedstationen ankom 15 norske dampskibe drægtig 13 583 tons og 2 seilskibe dr. 732 tons, ialt 14 315 tons register, med en bruttofragt af kr. 189 422, og af disse ankom:

2 dampere	fra Bergen	med 100 tons klipfisk,
1 galeas	„ Labrador „	160 „ —
1 bark	„ Bangkok „	35 733 kubikfod teak & planker,
1 damper	„ Bombay „	9 788 sække hvede,
7 dampere	„ England „	15 486 tons kul, 95 tons cokes, 30 t. bricks,
5 —	„ Genua „	transitgoods.

Fra distriktets havne afgik 12 norske dampskibe i ballast til Elba, Sicilien, Spanien, Bona, Benisaf, Swansea og 10 til Nabohavnene med transitgoods.

Til distriktets havn Civitavecchia ankom 5 norske dampskibe, hvoraf 2 med 3 952 tons kul og 3 med 155 tons klipfisk og 60 tons træmasse, hvoraf 3 afgik i ballast til Almeria, Carloforte og Iviza og 2 med restladning til Neapel.

Livornos havn.

Af de nylig offentliggjorte officielle beretninger om den kommercielle bevægelse i de italienske havne gives følgende uddrag angaaende vor havn:

Skibe, som ankom til vor havn eller afgik derfra, var 8 142 i 1888, aftog lidt indtil 8 050 i 1896, steg til 8 114 i 1897 og var 8 351 i 1898. Men denne opgave over antallet af skibene er langt fra at betegne den virkelige størrelse af vor handel paa grund af, at i de forløbne ti aar fra 1888 til 1898 tonnagen af skibene er betydelig forhøjet. I virkeligheden havde de 8 142 skibe i 1888 en registerdrægtighed af 2 593 000 tons — gennemsnitlig 318 tons de 8 050 i 1896 havde en

drægtighed af 3 087 000 „ — „ 383 „

de 8 114 i 1897 havde en drægtighed af	3 344 000 tons — gennemsnitlig 412 tons
- 8 315 i 1898 havde en drægtighed af	3 596 000 „ — „ 430 „

Men tonnagen af skibene, som ankommer eller afgaar, er et altfor usikkert kjendetegn paa trafikens virkelige betydning i en havn. Det, som maa tages hensyn til, er ikke det, at der ankommer mange og store skibe, men derimod, at de laster og lossere mange varer.

Varer indlastede og udlossede i Livorno var i 1888 637 000 tons. Otte aar derefter i 1896 finder vi dem forhøjet til 740 000 med en aarlig gennemsnitsforhøjelse af noget mindre end 2 pct. over det foregaaende aar. Men i 1897 steg varerne til 784 000 tons med en forhøjelse af næsten 6 pct. mere end i 1896, og i 1898 steg de til 920 000 tons med en forhøjelse af 18 pct. mere end i 1897. Varernes bevægelse er saaledes i en meget betydelig vækst.

Men det er ikke nok at vide, om bevægelsen i en havn vokser i og for sig selv; man maa ogsaa se, hvorledes forhøjelsen staar i forbindelse med nationens totale bevægelser. I de italienske havne blev indlastet og losset varer for 14 495 000 tons i 1896, 15 076 000 tons i 1897, 15 833 000 i 1898.

Altsaa Livornos havn alene havde lidt mindre end en tyvendedel af hele den maritime italienske handel i 1896 og ligeledes lidt mindre end en tyvendedel i 1897 samt lidt mere end $\frac{1}{17}$ i 1898.

Dette aar udviser saaledes en meget betydelig forbedring, thi medens i aarene 1896 og 1897 Livorno blot havde havt 50 dele for hver 1000 af den italienske maritime handel, har det i 1898 havt næsten 59 dele deraf.

Følgende tabel viser for aarene 1888, 1896, 1897 og 1898 tonnagen af indlastede og udlossede varer i havnene Genua, Venedig, Neapel og Livorno:

	1888.	1896.	1897.	1898.
Genua	3 080 000	4 554 000	4 540 000	4 886 000
Venedig	972 000	1 151 000	1 267 000	1 353 500
Neapel	728 000	899 000	904 000	981 500
Livorno	637 000	740 000	784 000	929 000

Den kommercielle maritime bevægelse fra aaret 1888 til 1898 er altsaa steget med 58 pct. i Genuas havn, 39 pct. i Venedigs havn, 35 pct. i Neapels havn, 40 pct. i Livornos havn.

Saaledes kommer vor havn blandt alle de største italienske havne straks efter Genua i henseende til handelens fremgang.

Frugtmarkedet. I vore fragter til England, kontinentet, Østersøen etc. er ingen forandring indtruffen, og henholder derfor konsulatet sig til sine beregninger i de foregaaende aar. Imidlertid blev i mai—juni maaned f. a. truffet en overenskomst mellem Anchor- og Princelinjerne herfra til Newyork om en forhøjelse i fragterne.

Med de tidligere anførte 10 svenske dampere blev herstedes indlastet:

1 583 tons marmor og stykgods til svenske havne, udgjørende fragt £ 1 980. 0. 0
103 „ stykgods til skandinaviske og Østersøhavne „ „ - 270. 0. 0

Kul- og kokesimporten i 1899 udgjorde kg. 327 930 727 til en værdi af lire 10 175 852.

Fragterne til Livorno var:

Høiest fra Tyne 11 sh.,	fra Ny Syd Wales 11 sh.,	fra Skotland 10 sh. 1½ d
Medio „ — 9 sh. 1 d „	— 9 sh. 4 d „	— 8 sh. 10 d
Lavest „ — 7 sh. 9 d „	— 7 sh. 9 d „	— 8 sh. 1¼ d

Import af varer	værdi lire	74 092 705
Export - —	— „	51 262 016
Told paa importerede varer .	„	8 155 631
— „ exporterede — .	„	24 998

Trælast. Af denne vare indførtes:

ca. 1 200 kubikmeter planker fra Sverige, der solgtes til ca. 70 lire pr. kbm.	
- 200 — — af Pitchpine, „ „ „ - 65 „ - „	
- 800 — bjælker „ „ „ - 55 „ - „	
- 2 500 — bord fra Triest „ „ „ - 50 „ - „	

hvilket var gennemsnitspriserne for 1ste og 2den kvalitet.

Tjære og beg. Af denne artikel havde vi ingen direkte indførsel fra Skandinavien; den indskrænkede sig til nogle hundrede tønder fra Hamburg og Hull. Tjæren opnaaede en pris f. o. b. Livorno af ca. 36 lire pr. tønde og beget ca. 27 lire pr. 100 kg. ufortoldet.

Jern. Fra Stockholm importeredes 1 000 tons massiaux, og kan prisen kalkuleres til lire 120 pr. 1 000 kg.

Hesteskosøm. Fra Uddeholms aktiebolag indførtes til Livorno i 1899 ca. 50 000 kg., og varierede priserne fra 60 lire til 112 lire pr. 100 kg. efter de forskjellige numere frit leveret skibsside, uden told.

Sild. Ingen import af norsk produkt.

Tran. Heller ingen direkte tilførsel fra Norge, men kan prisen og kvantiteten saavel paa medicin- som garvertran beregnes at være omtrent den samme som i konsulatets sidste aarsberetning.

Rundfisk. 100 000 kg. var importen heraf i forrige aar, men da prisen paa denne vare er saa overmaade høi, fra lire 65 til lire 115 pr. 100 kg., af-tager konsumtionen stadig.

Klipfisk. Af Labrador indførtes kvintaler 15 000 à 50³/₄ kg. og opnaaede 16—18 shillings pr. kvintal efter kvaliteten.

Af S. Giovanni indførtes kvintaler 16 000 à 50³/₄ kg.

	pris	20—24 sh. pr. kvintal
- norsk vare kg. 100 000	"	lire 70 pr. 100 kg.
- islandsk " - 50 000	"	- 50 " —
- Lavé kvintaler 40 000	"	fr. 43 à 50 pr. 100 kg.
Sardini'er fra Spanien 23 000 tønder	"	lire 7 - 10 " —
Pilchards fra England 2 500 fade	"	" 23 - 26 " fad
Røget sild fra Yarmouth 31 000 tønder	"	sh. 13 - 15 " td.

Ifølge toldbodens opgave til konsulatet blev importeret af uren fiskeolie:

Fra Frankrige	kg.	20 429
" Tyskland	"	10 979
" Storbritannien	"	92 738
" Sverige og Norge	"	3 000
" Tunis	"	589

kg. 127 735

og af ren fiskeolie:

Fra Belgien	kg.	8 989
" Frankrige	"	365
" Tydskland	"	41 914
" Storbritannien	"	51 386
" Holland	"	4 661
" Spanien	"	1 410
" Sverige og Norge	"	5 297
" Tunis	"	8
" Tripoli	"	12
" Algier	"	1
" Nordamerika	"	859

kg. 114 902

Oversigt over hele skibsfarten paa Livornos havn i 1899.

Indkommende.

Flag.	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Engelsk	5	563	356	477 463	361	478 026
Italiensk	2 949	142 362	1 065	897 259	4 014	1 039 621
Østerrigsk	1	532	8	8 534	9	9 066
Belgisk	—	—	11	16 696	11	16 696
Hollandsk	—	—	44	33 920	44	33 920
Overføres	2 955	143 457	1 484	1 433 872	4 439	1 577 329

Flag.	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	2 955	143 457	1 484	1 433 872	4 439	1 577 329
Fransk	1	69	178	96 519	179	96 588
Tysk	1	367	44	47 032	45	47 399
Græsk	22	5 708	17	18 665	39	24 373
Norsk	2	732	15	13 583	17	14 315
Svensk	—	—	11	10 073	11	10 073
Andre lande . .	1	718	42	62 802	43	63 520
Total	2 982	151 051	1 791	1 682 546	4 773	1 833 597

Udgaaende.

Flag.	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Engelsk	6	731	351	470 688	357	471 419
Italiensk	2 954	142 587	1 061	892 618	4 015	1 035 205
Østerrigsk	1	532	7	7 499	8	8 031
Belgisk	—	—	11	16 696	11	16 696
Hollandsk	—	—	44	33 920	44	33 920
Fransk	1	69	178	96 519	179	96 588
Tysk	1	367	44	47 032	45	47 399
Græsk	20	4 978	17	18 665	37	23 643
Norsk	2	732	15	13 583	17	14 315
Svensk	—	—	11	10 073	11	10 073
Andre lande . . .	—	—	42	81 755	42	81 755
Total	2 985	149 996	1 781	1 689 048	4 766	1 839 044

Livorno. Bredde 43° 32' 35" n., længde 10° 17' 40" øst. Byens folkemængde 87 794, kommunens 104 621. Havnens areal omtrent 355 390 kvadratalen, dybde fra 21 til 24 fod. Havnepenge lire 1.40 pr. ton, gjælder for alle italienske havne for et tidsrum af en maaned. Lods, fakultativ, indkommende 10 centimes, udgaaende 7½ centimes; ind- og udgaaende 13½ centimes pr. netto registerton, italiensk maaling.

Skibsværft. Tørdok. Dimensioner, største længde 443.89 fod, største bredde 72.66 fod, dybde 23.34 fod. Sædes for præfekt, handelskammer, børs, søakademi, Lloyds's agent og Lloyds's besigtigelsesmand. Engelsk, skotsk, tysk, hollandsk kirke, sømandshjem. Dampskibe (passager-) til Genua, Neapel, Messina, Palermo, Malta, Tunis, Sardinien, Elba, Corsica, Nizza, Marseille.

Dampskibslinjer. Cunard, Leyland, Glynn, Wilson, Anchor, Prince, General Steam Navigation Company, Bruce, Gellatly, Sloman, Cockerill, Det forenede Dampskibsselskab, Svenska Lloyd, Otto Thoresen, Thomson Linie, Società Meridionale di Trasporti Marittime, I. & V. Florio.

Fornemste industrier. Succade, koral, glas, hamp, italienske paste, patent fuel, pimpsten, kluder, Siena-jord, sæbe, skibsbyggeri, garverier.

Kursen for sigtvexler var gjennemsnitlig i 1899:

Januar	Paris lire	107.70,	London lire	27.18,	Hamburg lire	133.00
Februar	—	107.80,	—	27.14,	—	133.10
Marts	—	108.20,	—	27.24,	—	133.50
April	—	107.95,	—	27.23,	—	133.40
Mai	—	107.70,	—	27.12,	—	132.85
Juni	—	107.20,	—	27.03,	—	132.00
Juli	—	107.25,	—	27.15,	—	132.25
August	—	107.55,	—	27.15,	—	132.55
September	—	107.55,	—	27.14,	—	132.85
Oktober	—	107.50,	—	27.16,	—	132.90
November	—	107.10,	—	27.02,	—	132.30
December	—	105.90,	—	26.74,	—	130.90

Sundhedstilstanden har det hele aar været tilfredsstillende.

Konsulatets kontor Scali Finocchietti 3. Aabent fra kl. 10 form. til kl. 3 efterm.

Havre.

Indberetning fra konstitueret generalkonsul i Havre O. Skybak angaaende foranstaltninger til ophjælp af den franske handelsflaade, dateret 7de mai 1900.

I henhold til en enstemmig anmodning fra deputeretkammeret blev der i Frankrige ved dekret af 9de februar 1897 nedsat en extraparlamentarisk kommission til at tage under overveielse midlerne til ophjælp af den franske kofardiflaade. Denne kommission, der bestod af 68 medlemmer med handelsministeren som formand, var sammensat af repræsentanter for begge de lovgivende kammere, statsraadet (Conseil d'Etat), de i sagen interesserede administrationer, handelskamrene og flere foreninger samt skibsrederibedriften og skibsbyggerivirksomheden. Efterat denne kommission har afsluttet sit arbejde ved fremlæggelse af et opus in quarto paa ni hundrede sider, har den franske regjering for det nu forsamlede deputeretkammer fremsat proposition til ny lov om den franske handelsmarine („Loi sur la Marine Marchande“). Regjeringspropositionen, der i det væsentlige stemmer overens med det af nævnte kommission udarbejdede forslag og med de af „Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande“ udtalte ønsker, er nu under behandling af deputeretkammerets budgetkomite.

Under ærbødigt henvisning til tidligere korrespondance, senest general-

konsulatets skrivelse af 8de juli 1899*), har jeg den ære at afgive følgende redegjørelse for de til grund for lovforslaget liggende motiver og sammens hovedpunkter.

Naar man skal danne sig en rigtig mening om den franske handelsflaades virkelige stilling, maa man, udtaler ovennævnte extraparlamentariske kommission, betragte den del deraf, der konkurrerer med andre landes fartøier, det vil sige de fartøier, der gaar i langfart („long cours“) og international kystfart („cabotage international“), altsaa med udelukkelse af fiskefartøier og fartøier, der gaar i fart, der er forbeholdt det franske flag.

Ved udgangen af 1886 havde Frankrige 1 310 fartøier drægtige 711 743 tons og bemannet med 25 185 mand og ved slutningen af 1896 880 fartøier drægtige 612 772 tons og med en besætning af 20 233 mand, altsaa en nedgang af 430 fartøier, 98 971 tons og 4 952 mand.

Sammenligner man Frankriges og de vigtigste øvrige nationers dampskibsflaaders nettotonnage, saa er stillingen følgende:

	Nummer i rækken.	1886.	Nummer i rækken.	1896 — 97.	Forøgelse.	Forøgelse i procent- forholdet.
		Tons.		Tons.	Tons.	
England . . .	1	3 961 745	— 1 —	6 363 601	2 401 856	+ 60
Frankrige . . .	2	500 484	4	499 409	÷ 1 075	Formindsk.
Tyskland . . .	3	453 914	2	889 960	436 046	+ 95
Spanien . . .	4	384 060	3	564 459	180 399	+ 47
Italien . . .	5	144 328	6	237 727	93 399	+ 64.8
Sverige . . .	6	114 883	8	205 964	91 081	+ 79.8
Norge . . .	7	113 135	5	351 799	238 664	+ 210
Holland . . .	8	108 976	9	196 939	87 963	+ 80
Østerrige-Ungarn	9	90 091	11	155 140	65 049	+ 72
Danmark . . .	10	87 822	10	164 075	76 253	+ 86.8
Belgien . . .	11	81 283	12	84 822	3 539	+ 4
Japan . . .	12	63 314	7	227 841	164 527	+ 259.8

Som heraf vil sees, er Frankrige det eneste af de ovenstaaende lande, hvis dampskibsflaade er gaaet tilbage.

Bruttotonnagen af dampskibe over 100 tons viser for England, Tyskland og Frankrige følgende tal:

	1ste juli 1893.	1ste juli 1898.	Forøgelse i procent- forholdet.
England . . .	9 544 394 tons	11 168 189 tons	+ 1 623 795 tons 17
Tyskland . . .	1 125 952 „	1 644 637 „	+ 518 385 „ 47
Frankrige . . .	907 029 „	973 960 „	+ 66 961 „ 7.3

*) Se hefte 12 1899, s. 563.

Nettotonnagen af seilskibe af over 100 tons stillede sig for de tre sidstnævnte lande saaledes:

	1893.	1898.	Forøgelse eller formindskelse i procentforholdet.	
England . .	3 243 888 tons	2 497 123 tons	÷ 746 765 tons	÷ 23
Tyskland . .	609 731 "	469 644 "	÷ 148 087 "	÷ 23
Frankrige . .	196 224 "	206 898 "	+ 10 674 "	+ 5,4

Paa samme tid som nettotonnagen af Frankriges seilskibe gik op med 5.4 pct. og Englands og Tysklands aftog med 23 pct., var Frankrige overhovedet det eneste land, hvor seilskibsflaaden tiltog. Tilveksten af 7.3 pct. i bruttotonnagen af Frankriges dampskibe skyldes forøgelse af de subvenerede og de i kystfarten anvendte fartøier. Hertil kommer ogsaa, at de franske dampskibe i sammenligning med de betydeligste af de andre søfarende nationers er forholdsvis gamle og som en følge deraf staar tilbage i udrustning og effektivitet. Af de i 1893—1898 under fransk flag bragte dampskibe af over 100 bruttotonns til en samlet drægtighed af 253 939 tons falder saaledes 157 643 tons paa gamle fartøier og blot 96 296 tons paa nye fartøier eller 37 pct. af totaldrægtigheden. I det samme tidsrum skulde af totalforøgelsen af Tysklands og Englands dampskibsflaader henholdsvis 88 og 95 pct. repræsenteres af de nye fartøier.

Nedenstaaende opgave over de procenter, hvormed det franske flag deltog i skibsfartsbevægelsen mellem Frankrige og udlandet, viser nedgangen i den franske handelsflaades fragtfart paa Frankrige:

	Ankomne fartøier.	Afgaaede fartøier.	Tilsammen.
1875 . . .	26 pct.	33 pct.	29 pct.
1885 . . .	29 "	32 "	26 "
1895 . . .	22 "	29 "	24 "

Siden skal tilstanden for de franske fartøier have forværret sig, idet det franske flag i de seks første maaneder af 1898 kun repræsenterede 19.2 pct. for ankomne og 28.6 pct. for afgaaede fartøier eller tilsammen 22.9.

Gransker man de mellem udlandet og franske havne i 1896 transporterede varekvanta, finder man følgende tal:

	Varetons af 1 000 kg.	
Ankomne franske fartøier . . .	4 924	2 924 245
" fremmede — . . .	17 266	10 516 237
Afgaaede franske fartøier . . .	4 793	1 147 323
" fremmede — . . .	13 030	2 402 514

Over tre fjerdedele af de franske havnes samlede vareførsel foregik altsaa

ved fremmede skibe, medens i England og Tyskland landets eget flag deltog med henholdsvis 73 og 51 pct. i varetransporten.

Derefter gaar kommissionen over til at undersøge aarsagerne til den franske handelsflaades underlegenhed. Saalænge vareførselen foregik med seilskibe og smaa dampskibe med stort kulforbrug, saa var Frankrige paa grund af sin geografiske beliggenhed særlig benyttet som transitland; men efterat store dampskibe med ringe kulforbrug og forøget hurtighed transporterer uhyre store ladninger, er fragterne stadig gaaet ned, og axen for den maritime trafik er tildels blevet deplaceret. Fragterne fra Amerika og Østasien koster saaledes nu det samme eller kun ubetydelig mere til Hamburg og Antwerpen end til Havre. Da sjøfragterne er saa billige i sammenligning med trantportomkostningerne pr. jernbane, saa søger man at lade vareforsendelsen foregaa ad sjøveien saa langt som muligt.

Til belysning af fragternes betydelige nedgang kan anføres følgende opgave over middelfragterne paa Østasien:

1872	330	francs pr. ton
1875	324	—
1887	98	—
1897	89	—

Hertil kommer, at Frankrige har spredt sine kræfter paa en mængde havne langs hele kysten, hvorefter kun faa har tilstrækkelig varemængde til at underholde egne regelmæssige linjer; men derimod har mange af disse havne udførselsartikler, der kræver hurtig expedition; som en følge heraf lønner det sig for fremmede transportskibe at anløbe disse havne for at komplettere sine ladninger; de store industricentra ligger desuden i almindelighed i betydelig afstand fra havnene, og de forskellige rivaliserende jernbaneselskaber forsøger paa alle maader at beholde sin trafik og træder derfor ofte hindrende i veien for udviklingen af store havne.

Som bevis for nytten af koncentration af vareførselen anfører kommissionen nedenstaaende opgaver over ankommet tonnage:

	1886.	1896.	Tilvekst.
Hamburg . . .	3 920 798	6 445 167	62 pct.
Antwerpen . .	3 695 454	5 785 662	36 „
London . . .	12 317 166	15 819 740	22 „
Marseille . . .	3 197 627	3 600 453	12 „
Havre . . .	1 955 093	1 947 674	— „

Paa samme tid som Frankriges sjøhandel er forblevet omtrent stationær, har de med Frankrige konkurrerende landes maritime forretninger tiltaget i overordentlig grad. Som aarsag hertil kan foruden omdannelsen af toldsystemet og ophævelsen af handelstraktaterne nævnes den ubetydelige emigration fra Frankrige. Franskmandenes store ulyst til at bosætte sig i udlandet bevirker, at vareimporten til Frankrige foregaaar gennem udenlandske kommissionærer, der, efter kommissionens mening, for varetransporten foretrækker sine egne landsmænds fartøier.

Da Frankrige især exporterer kostbare og lette varer, saa er vegten deraf i forhold til de udgaaende skibes tonnage meget liden, ja den er fuldstændig ubetydelig i sammenligning med Englands og Tysklands, idet vegten af de fra Frankrige i 1896 exporterede varer kun udgjorde 3 550 000 tons imod i det samme aar fra England $52\frac{1}{2}$ million tons og fra Tyskland 21 millioner tons.

Blandt de andre aarsager til den franske handelsflaades nuværende uheldige stilling fremhæves, at reparationsomkostningerne er meget høje i Frankrige. De aarlige vedligeholdelsesomkostninger skal saaledes her i landet andrage til allermindst 15 francs pr. bruttoton af et dampskibs drægtighed imod mindre end 5 francs i England og Tyskland. Det er ikke alene langt dyrere at reparere fartøier i Frankrige, men det tager ogsaa meget længere tid og forarsager derved betydeligt økonomisk tab. Seet fra et nationaløkonomisk standpunkt er det derfor paakrævet straks at raade bod paa den vanskelige stilling, hvori den franske handelsflaade for nærværende befinder sig. Hertil kommer ogsaa, at det er nødvendigt for Frankrige i sin egenskab af betydelig kolonialmagt at have en stor handelsflaade, der i krigstid kan benyttes til transportfartøier. Desuden trænger orlogsmarinen til at rekrutere sit mandskab blandt besætningerne paa koffardiflaaden, hvorved statskassen sparer betydelige summer. Endvidere fremhæves, at de franske fartøier har indkjøbt skibsprovision i Frankrige for fr. 7.55 pr. transporteret vareton, og de fremmede fartøier kun for fr. 0.51 pr. vareton, samt at de franske kjøbmænd skulde have fordel af at transportere sine varer i franske fartøier.

Hvad angaar de store franske skibsverfter, saa er de meget vel udrustede og ledede af mænd med stor teknisk dygtighed og staar med hensyn til bygning af krigsfartøier ofte over de fornemste af sine engelske konkurrenter; men de er altfor kostbare for bygning af koffardidampskibe. De engelske skibsverfter kan saaledes levere skibe, særlig af de billigere typer, til langt lavere priser end de franske. Saaledes varierer prisforskjellen mellem fartøier byggede i England og Frankrige mellem 20 og 80 pct., og denne prisforskjel hidrører dels fra den omstændighed, at de vigtigste metallurgiske centra ligger langt fra kysten, dels fra at de faa bestillinger ikke tillader specialisering af arbeidet, som derved bliver dyrt paa grund af manglende effektivitet.

For at sætte de franske skibsverfter istand til at formindske sine priser vil det derfor være nødvendigt at forøge deres produktion ved, at staten træder støttende til. De hermed forbundne udlæg retfærdiggjøres derved, at det er af størstøvigtighed for staten ved siden af sine egne arsenaler at have vel udrustede skibsverfter, til hvilke de, i lighed med, hvad der for tiden stadig sker, kan betro bygningen af sine krigsskibe.

Den franske handelsflaade og skibsbyggeri har, naar undtages tidsrummet fra 1866 til 1881, den hele tid siden navigationsakten af 1793 nydt godt af protektionsbestemmelser

Da nævnte akt forbød naturalisation af i udlandet byggede fartøier, saa var de franske skibsverfter lige til 1860 uden konkurrence.

Ved denne lov bestemtes ogsaa, at al import til Frankrige og dets kolonier og besiddelser skulde foregaa i franske fartøier eller under det lands flag, hvor afskibningsstedet var beliggende. Denne bestemmelse kunde imid-

lertid ikke gennemføres, idet den franske koffardiflaade paa grund af de derpaa følgende krige ikke var tilstrækkelig til at udføre hele denne transport. Ved lov af 1816 blev derfor alle varer, der importeredes til Frankrige i fremmede fartøier uden hensyn til, hvilken nation fartøiet tilhørte, belagt med en tillægstold, den saakaldte „surtaxe de pavillon“. Paa samme tid betalte ogsaa fremmede skibe høiere navigationsafgifter end landets egne, og de fremmede skibe tyngedes endvidere af den saakaldte differentialafgift. Endelig var skibsfarten mellem Frankrige og dets kolonier og besiddelser forbeholdt landets eget flag.

Ved sjøfartskonventionen af 1822 med de forenede stater i Nordamerika og siden med forskellige andre lande tilstod Frankrige, hvad navigationsafgift (kaiafgift) angik, disse nationers fartøier ligestillethed med det franske flag for direkte fart mellem Frankrige og vedkommende land.

Saaledes var handelsflaaden og skibsverfternes stilling i Frankrige, da den keiserlige regering ved afsluttelse af handelstraktater gav landets handelspolitik en anden retning.

Ved den med England i 1860 afsluttede tillægskonvention indrømmedes der adgang til at importere i England byggede fartøier mod erlæggelse af en toldafgift, der for jernskibe udgjorde 70 francs pr. ton, hvilken bestemmelse i de to følgende aar udvidedes til at gjælde fartøier byggede i Canada og i de forenede stater; skibe af udenlandsk konstruktion paatræffes imidlertid først i 1864 i den franske statistik.

I 1861 ophævedes det franske flags privilegium paa farten mellem Frankrige og kolonierne.

Efterat disse modifikationer var indført, tog man i 1866 skridtet helt ud til afskaffelse af beskyttelsessystemet for koffardiflaaden, idet det ved lov af 19de mai 1866 blev bestemt, at „la surtaxe de pavillon“ og „la surtaxe de pavillon tiers“ skulde bortfalde henholdsvis fra 1869 og 1867. Endvidere tillod nævnte lov import af i udlandet byggede skibe mod en afgift af 2 francs pr. ton.

Af alle de fordele, som navigationsakten af 1793 og loven om „la surtaxe de pavillon“ af 1816 havde tilstaaet landets eget flag, stod saaledes kun tilbage farten mellem franske havne.

For at sætte de franske skibsverfter istand til at konkurrere med udlandet tillod loven af 1866 toldfri import fra udlandet af alle slags materiale for søgaaende skibes bygning og udrustning, hvilken rettighed allerede flere aar i forveien var indrømmet konstruktion af skibe, der var bestemt til at sælges til udlændinger.

Det franske skibsbyggeri og den franske rederibedrift kunde imidlertid ikke med held optage konkurrancen med udlandet, og det varede derfor ikke længe, førend der opstod klager over den ubeskyttede tilstand, hvori disse næringsveie befandt sig: Den lovgivende magt maatte derfor søge at finde midler til at komme koffardiflaaden tilhjelpe, og man troede gennem vedtagelse i januar 1872 af en lov om gjenindførelse af „surtaxe de pavillon“ paa samme tid at kunne tilfredsstille rederibedriftens fordringer og bidrage til at forøge

statskassens indtægter. Da denne lovs bestemmelser ikke var forenelige med de daværende handelstraktater, saa maatte den igjen ophæves ved lov af 1873. Den i sidstnævnte aar nedsatte kommission til undersøgelse af, paa hvilken maade man kunde fremme den franske handelsflaades udvikling, forsøgte først og fremst at formaa det franske folk til i højere grad, end tidligere havde været tilfældet, at anbringe sin kapital i skibsrederi, idet den foreslog, at der skulde blive adgang til at optage laan mod pant i skibe, hvilket forslag ogsaa fik lovskraft det følgende aar. Loven af 1874 er siden afløst af loven af 10de juli 1885. Endskjønt kommissionen antog, at gjenindførelsen af „surtaxe de pavillon“ vilde have været et virksomt middel til at støtte den franske rederivirksomhed i konkurrencen med udlandet, fandt man dog af frygt for repressalier at maatte afstaa fra denne plans realisation. Med hensyn til landets skibsverfter anførtes, at den toldfrie import af de for skibsbygningen fornødne materialer ikke var tilstrækkelig til at sætte dem istand til at konkurrere med udlandet, samt at denne toldfrihed ogsaa medførte den store ulempe for andre industrier, særlig jern- og staalindustrien, at den indeholdt en opfordring til at købe materialer fra udlandet. Kommissionen foreslog derfor, at toldfriheden skulde afløses af bygningsgræmier. Idet kommissionen gik ud fra, at handelsflaaden burde have erstatning for de byrder, der paa hvilede den ved forpligtelsen til at tage tre fjerdedele af mandskabet blandt de sjøindrullerede, at yde syge sjømænd forpleining og hjemsende i udlandet aflønstrede sjømænd etc., fandt den, at det hele folk og ikke som tidligere blot handelsstanden alene burde deltage i betalingen af denne godtgørelse; den foreslog derfor, at der i den fart, hvori det franske flag havde at udstaa konkurrence med udlandet, skulde tilstaaes ethvert fransk fartøj, uanseet hvor det var bygget, en præmie af en franc pr. dag for hver indrulleret sjømand af besætningen. Da der i mellemtiden var fremkommet flere forslag fra parlamentsmedlemmer angaaende handelsflaaden, saa kom ikke regjeringen til at fremlægge kommissionens konklusioner i form af lovforslag.

Efter forslag af den deputerede Lecesne fra Havre bifaldt vedkommende kommission i deputeretkammeret i 1877 principet om præmie for skibsrederne for hvis beregning den foreslog lagt til grund en ton afdrægtigheden istedetfor en mand af besætningen. Man blev ogsaa enig om principerne for den præmie, der skulde udbetales skibsbyggerne som erstatning for toldafgiften for de for skibsverfterne nødvendige materialer.

Førend man gaar over til at betragte det nye system, der paa grundlag af de ovenfor anførte principer fik sit udtryk ved lov af 1881, turde det være af interesse at kaste et blik paa den franske koffardiflaades stilling under de forskellige regimer, som den havde været underkastet fra 1825 til 1880.

Den samlede vareførsel (import og export) var gjennemsnitlig i den fart, hvori fremmede nationer deltog, som følger pr. aar:

Perioder.	Fransk flag.	Fremmed flag.	Ialt.	Flagenes andel.	
				Fransk.	Fremmed.
	Tons.	Tons.	Tons.	pct.	pct.
	Under beskyttelsessystemet.				
1825 til 1834:	464 300	1 008 500	1 472 800	31.5	68.5

Perioder.	Fransk flag.		Fremmed flag.		Ialt.		Flagenes andel.	
	Tons.		Tons.		Tons.		Fransk.	Fremmed.
							pct.	pct.
Under beskyttelsessystemet.								
1835 - 1844:	801 200		1 704 500		2 505 700		31.9	68.1
1845 - 1854:	1 138 300		2 308 200		3 446 500		33	67
1855 - 1864:	2 254 900		3 990 300		6 245 200		36	64
1865 - 1866:	2 849 000		5 263 000		8 112 000		35	65
Under den frie konkurrence.								
1867 - 1876:	3 133 800		7 363 600		10 497 400		29	71
1877 - 1880:	3 991 200		10 863 500		14 854 700		26	74

Under de 42 aar protektionssystemet var gjældende, udgjorde de af franske fartøier transporterede varer 33.3 pct.; under de følgende 20 aar under den frie konkurrence falder det franske flags andel til 27.5 pct. Procentforholdet mellem de franske og de fremmede fartøier har altid stillet sig gunstigere for det franske flag ved udgaaende end ved indgaaende.

Det franske skibsbyggeri var indtil 1860 uden konkurrence; den samlede gennemsnitsdrægtighed af de i 1860—1866 byggede dampskibe androg til 8 814 tons og i 1866—1880 til 7 446 tons, medens totaldrægtigheden af de fra udlandet indkjøbte dampskibe gik op fra 8 565 tons i 1867 til 28 839 tons i 1880.

Efterat flere kommissioner, som ovenfor anført, havde havt under overvejelse midlerne til ophjælp af handelsflaaden, blev der ved lov af 29de januar 1881, der skulde forblive i kraft i 10 aar, fastsat følgende bestemmelser angaaende skibsbygnings- og søfartspræmier.

Til vederlag for de byrder, der er paalagt skibsverfterne ved toldtarifen, blev der tilstaaet nybyggede fartøier en understøttelse af statskassen af 60 francs pr. ton af bruttodrægtigheden for jern- og staalskibe, for træskibe drægtige 200 tons og derover 20 francs, for træskibe under 200 tons 10 francs samt for saakaldte „blandede“ skibe 40 francs. For ombord bragte maskiner, hjælpeapparater og kjedler 12 francs pr. 100 kg. Ved forøgelse af fartøiets drægtighed ved ombygning og indsættelse af maskiner og hjælpeapparater tilstodes præmie efter nævnte tarif.

Ligeledes indrømmedes der fartøiets reder en præmie af 8 francs pr. 100 kg. for ombytning af gamle kjedler med nye af fransk fabrikation. Samtidig ophævedes den ved lov af 19de mai 1866 og 17de marts 1879 fastsatte toldfrie indførsel af materialer for skibsbygning.

Til vederlag for de byrder, der paahvilede koffardiflaaden ved udskrivning af mandskab til tjeneste ombord i krigsskibe, tilstodes der for et tidsrum af 10 aar en søfartspræmie til franske seil- og dampskibe i oversjøisk fart („au long cours“), hvilken præmie var fastsat pr. ton af nettodrægtigheden og 1 000 opseilede sjømile til fr. 1.50 for i Frankrige nybyggede fartøier og aftog hvert aar med fr. 0.075 for træ- og kompositiskibe og med fr. 0.05 for jernskibe. Heraf vil fremgaa, at de to førstnævnte slags fartøier skulde oppebære præ-

mie for et tidsrum af 20 aar og jernskibe for 30 aar. Denne præmie var nedsat til det halve for i udlandet byggede fartøier. De før kundtgjørelsen af loven af 29de januar 1881 naturaliserede fartøier skulde med hensyn til præmien betragtes som byggede i Frankrige.

Præmien forhøiedes med 15 pct. for dampskibe, der var bygget efter en paa forhaand af marineministeriet godkjendt tegning.

Antallet af opseilede mile beregnedes efter afstanden mellem afseilingsstedet og ankomststedet, maalt i en ret linje over sjøen. I krigstilfælde kunde handelsfartøier rekvireres for statens brug. Fiske- og lystfartøier samt subvenerede fartøier nød ikke godt af præmien. Fører af fartøi, der oppebar navigationspræmie, var forpligtet til uden betaling at transportere postforsendelser og befordre posttjenestemænd.

Dersom man tænker sig, at loven af 1881 var forblevet i kraft uden forandring i 30 aar eller i det tidsrum, der vilde være forløbet, førend sjøfartspræmien var ophørt for jernskibe, saa vilde denne præmie for nævnte slags skibe pr. nettoton af drægtigheden og aarlig i gennemsnit tilbagelagte 1 000 mile have stillet sig som følger:

	For fartøier byggede i Frankrige.	For fartøier byggede i udlandet.
For de 5 første aar efter bygningen	fr. 7.00	fr. 3,500
„ - 5 følgende aar	„ 5.75	„ 2.875
„ - 5 —	„ 4.50	„ 2.250
„ - 5 —	„ 3.25	„ 1.625
„ - 5 —	„ 2.00	„ 1.000
„ - 5 —	„ 0.75	„ 0.375
I 30 aar	fr. 23 25	fr. 11.625

Loven af 1881 gav i de første aar efter dens ikrafttræden meget gode resultater, idet det franske flags andel i den samlede vareførsel steg fra 27 pct. i 1880 til 34 pct. i 1884. Det var skibsbyggerne, der høstede den største fordel af denne lov, thi de erholdt ikke alene bygningspræmien, men indirekte ogsaa andel af den sjøfartspræmie, der tilstodes skibsrederne for fartøier byggede i Frankrige, idet fartøier af udenlandsk konstruktion kun erholdt halv sjøfartspræmie. De ved loven af 1881 indførte premier fremkaldte betydelige bestillinger hos de indenlandske skibsverfter, og i 1882 udgik der fra franske verfter dampskibe til en samlet drægtighed af 43 632 tons imod i 1867—1880 gennemsnitlig pr. aar 7 446 tons. I tidsrummet 1881—1892 byggedes der i middeltal pr. aar 18 162 tons.

Den samlede dampskibsflaade, der i 1880 var drægtig 277 759 tons, var i 1884 steget til 511 072 tons og i 1891 til 521 872 tons. Dampskibstonnagen var saaledes i 11 aar tiltaget med 88 pct. Naar damp- og seilskibe betragtes under et, saa var imidlertid ikke forholdet saa gunstigt, idet den samlede seil- og dampskibsdægtighed kun er gaaet op fra 919 298 tons i 1880 til 1 033 829 tons i 1884 for siden at falde til 905 606 tons i 1891.

Aarsagen til, at loven ikke havde den forønskede virkning i de sidste aar af dens anvendelse, tilskrives den omstændighed, at skibsrederne paa grund af den raadende uvished om dens fornyelse var bange for at gjøre nye bestillinger.

Loven af 1881 udløb i 1891, men blev ved flere beslutninger forlænget for ialt 2 aar, og efterat sagen var bleven gjort til gjenstand for langvarig forhandling, udkom der den 30te januar 1893 en ny lov om „La Marine Marchande“, der væsentlig adskiller sig fra loven af 1881 i følgende punkter:

1. Bygningspræmien blev forhøjet fra 60 til 65 francs pr. bruttoton af drægtigheden og fra 12 francs til 15 francs pr. 100 kg. for maskiner og kjedler.

2. Sjøfartspræmien for fartøier byggede i udlandet blev ophævet. De fartøier, der var bragt under fransk flag før lovens kundgjørelse, vedblev at oppebære den fastsatte halve sjøfartspræmie.

3. Sjøfartspræmien blev af praktiske grunde beregnet efter bruttodrægtigheden istedetfor efter nettodrægtigheden med tilsvarende nedsættelse af præmiesatsen for dampskibe til fr. 1.10 pr. nettoton imod før fr. 1.50 pr. bruttoton med en aarlig aftagen af fr. 0.04.

4. Sjøfartspræmien for seilskibe, hvis brutto- og nettodrægtighed da varierede meget lidet, blev forhøjet fra fr. 1.50 til fr. 1.70 med en aarlig aftagen af fr. 0.06.

5. Der blev tilkjenndt den saakaldte „cabotage international“ : seiladsen mellem franske og europæiske havne $\frac{2}{3}$ af den for langfart fastsatte præmie.

6. Tillægget i sjøfartspræmien for fartøier, byggede efter af marine-ministeriet bifaldt tegning, blev forhøjet fra 15 til 25 pct. af præmien.

Dersom loven af 1893 var forblevet i kraft i 28 aar eller i det tidsrum der vilde være forløbet, førend sjøfartspræmien for et nybygget fartøi var ophørt, saa vilde denne præmie have stillet sig saaledes pr. ton af bruttodrægtigheden og aarlig i gennemsnit tilbagelagte 1000 mil:

	Dampskibe af fransk bygning.	Seilskibe af fransk bygning.
5 første aar	fr. 5.10	fr. 7.90
5 følgende aar	„ 4.10	„ 6.40
5 —	„ 3.19	„ 4.90
5 —	„ 2.10	„ 3.40
5 —	„ 1.10	„ 1.90
3 —	„ 0.08	„ 0.14
I 28 aar	fr. 15.68	fr. 24.91

Den vigtigste ændring, som loven af 1893 indførte, var ophævelsen af den i udlandet byggede fartøier tilkjenndte halve sjøfartspræmie, hvilken forandring blev vedtaget af parlamentet paa begjæring af de i skibsbygningen og metallurgien interesserede trods anstrengelser i modsat retning af regjeringen og den for behandlingen af „La Loi Marchande“ nedsatte kommission. Skibsbyggerne gjorde paa sin side gjældende, at den omstændighed, at rederne erholdt halvt sjøfartspræmie for fartøier indkjøbte i udlandet, bevirkede, at de næsten altid bestilte sine fartøier i England, og at opretholdelsen af denne bestemmelse

saaledes vilde være aldeles ruinerende for de franske skibsverfter. Naar de franske skibsredere blev nødsaget til at henvende sig til landets egne skibsverfter, saa vilde paa grund af den derved fremkaldte konkurrence mellem disse anlæg prisforskjellen mellem franske og udenlandske verfter blive langt mindre, end tilfældet nu var. De fremholdt ogsaa, at rederibedriften var begunstiget ved de lave toldsatser ved import af nye fartøier. Skibsrederne indvendte paa sin side, at de store franske skibsverfter, hvis antal kun udgjorde 4 à 5, var for faatallige til, at der kunde blive tale om nogen konkurrence mellem dem, og at de desuden foretrak at bygge krigsskibe, paa hvilke fortjenesten var langt større. Rederne paastod ogsaa, at der aldeles ikke eksisterede nogen solidaritet mellem dem og skibsverfterne. Dersom skibsverfternes fordring paa ophævelse af sjøfartspræmien for i udlandet indkjøbte fartøier blev vedtaget, saa vilde kun de kapitalsterke selskaber og skibsredere kunne købe skibe paa grund af de franske verfters høje priser.

Loven af 2den april 1889, hvorved skibsfarten mellem Frankrige og Alger blev forbeholdt det franske flag, traadte definitivt i kraft den 4de oktober 1893; paa samme tid ydede Tunis ved udviklingen af sin eksport til Frankrige nye fragter for den franske koffardiflaade, idet nemlig loven af 19de juli 1890 som vilkaar for, at varer, importerede fra Tunis til Frankrige, skulde nyde godt af de i loven stipulerede begunstigelser, bestemte, at de skulde transporteres i franske fartøier.

Forholdene syntes saaledes gunstige; men forhaabningerne blev ikke opfyldt, og virkningerne af loven af 1893 var efter komiteens mening elendige, naar undtagelse gjordes for seilskibenes vedkommende.

Det heder i motiverne til regjeringsforslaget, at seilskibene uden tvil har høstet nytte af de for tiden overdrevne fordele, som loven af 1893 tilstod dem, men at loven ikke havde givet gode resultater for dampskibene.

Endskjønt beløbet af de præmier, som staten har udbetalt til skibsredere og skibsbyggere, er steget betydeligt, saa vil det af nedenstaaende opgave fremgaa, at koffardiflaadens totaldrægtighed og de franske skibsverfters bygning for koffardiflaaden ikke er tiltaget, og at det fremmede flag atter har gjenvundet det terræn i vareførselen, som de franske skibe havde erobret i perioden 1881—1886.

Opgave over ankomne og afgaaede laastede fartøier i den for alle nationers fartøier frie skibsfart:

	Franske fartøier.	Fremmede fartøier.	Ialt.	Flagenes ande. i procent- forholdet.	
				Fransk flag.	Frem- med flag.
	Tons.	Tons.	Tons.	Pct.	Pct.
I gennemsnit i tidsrum- met 1881—1892.	5 750 755	13 394 820	19 145 575	30	70
1893	4 912 000	14 281 000	19 193 000	25	75

	Flagenes andel i procent- forholdet.				
	Franske fartøier.	Fremmede fartøier.	Ialt.	Fransk flag.	Frem- med flag.
	Tons.	Tons.	Tons.	Pct.	Pct.
1894	4 616 000	14 954 000	19 570 000	25	75
1895	4 644 000	14 559 000	19 203 000	24	76
1896	5 084 465	15 907 877	20 992 342	24	76
1897	5 210 540	16 455 433	21 665 973	24	76
1898	5 245 669	18 022 910	23 268 579	22	78
I gennemsnit i tidsrum- met 1893—1898 . .	4 952 112	15 696 703	20 648 815	24	76

Opgave over nettotonnagen bygget paa de franske skibsverfter i tidsrummet 1881—1890 og 1891—1898:

Aar.	Seilskibe.	Dampskibe.	Ialt.
	Tons.	Tons.	Tons.
1881	11 559	9 176	20 735
1882	12 962	43 632	56 594
1883	9 183	26 040	35 223
1884	16 507	40 655	57 162
1885	10 591	5 339	15 930
1886	9 800	17 275	27 075
1887	7 293	7 954	15 247
1888	18 197	13 739	31 936
1889	10 230	22 272	32 502
1890	10 391	13 627	24 018
Tilsammen i taaersperioden	116 713	199 709	316 422
I gennemsnit	11 671	19 971	31 742

Aar.	Seilskibe.	Dampskibe.	Ialt.
	Tons.	Tons.	Tons.
1891*)	17 800	10 665	28 465
1892	11 026	7 588	18 614
1893	13 058	8 737	21 795
1894	14 218	4 022	18 240
1895	16 940	6 005	22 945
1896	32 559	6 599	39 158

*) I denne opgave er aaret 1891 taget som udgangspunkt for den anden periode, da lovene af 31te juli 1890 og 25de januar 1892 ved at forlænge loven af 1881 havde ophævet den halve sjøfartspræmie for i udlandet byggede fartøier.

	Seilskibe.	Dampskibe.	Ialt.
Aar.	Tons.	Tons.	Tons.
1897	48 966	6 814	55 780
1898	25 966	11 568	37 534
Tilsammen i otteaaersperioden .	180 533	61 998	242 531
I gennemsnit	22 567	7 749	30 316
Forøgelse eller formindskelse i det aarlige middeltal i for- hold til tidsrummet 1881—			
1890	+ 10 896	÷ 12 222	÷ 1 326

Opgave over præmier udbetalte i henhold til lov af 29de januar 1881:

	Bygnings- præmier:	Sjøfarts- præmier:
	Francs.	Francs.
1881	951 000	2 981 000
1882	4 541 000	6 459 000
1883	3 160 000	8 465 000
1884	4 485 000	8 589 000
1885	1 229 000	7 567 000
1886	3 000 000	7 578 000
1887	1 457 000	8 214 000
1888	2 217 000	8 191 000
1889	3 055 000	8 487 000
1890	2 797 000	8 019 000
1891	2 801 000	7 363 000
1892	2 018 000	7 278 000
$\frac{1}{1}$ — $\frac{29}{1}$ 1893 . . .	41 000	1893: 1 849 000
		1894: 32 000
		1895: 1 000

Opgave over præmier udbetalt i henhold til lov af 30te januar 1893:

	Bygningspræmier:	
	Francs.	Francs.
1893	2 113 000	1896 4 106 000
1894	2 089 000	1897 5 146 000
1895	2 801 000	1898 4 614 000

	Sjøfartspræmier.				
Aar.	Dampskibe.	Pct.	Seilskibe.	Pct.	Ialt.
	Fr. Ct.		Fr. Ct.		Fr. Ct.
1893	5 198 121.08	85	873 687.45	15	6 071 808.53
1894	6 559 185.53	83	1 294 753.76	17	7 853 939.29
1895	7 146 633.48	84	1 434 258.24	16	8 580 891.72

	Dampskibe.		Pct.	Seilskibe		Pct.	Ialt.
	Fr.	Ct.		Fr.	Ct.		Fr. Ct.
1896	7 697	940.57	80	1 876	790.77	20	9 574 731.34
1897	7 957	984.77	70	3 374	983.83	30	11 332 968.60
1898	7 725	883.34	63	4 567	031.32	37	12 292 914.66

Opgave over totaldrægtigheden af den franske koffardiflaade:

	1892.	1898.	Forøgelse.	Formindskelse.
	Nettotonnage.	Nettotonnage.	Nettotonnage.	Nettotonnage.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Dampskibe . . .	498 562	485 615	—	12 947
Seilskibe . . .	407 044	414 673	7 629	—
Ialt	905 606	900 288	—	5 318

Hvad angaar hele dampskibsflaaden, saa har den fra 1893 til 1898 tiltaget med 58 fartøier, drægtig 66 961 bruttotons; men de i langfarten og den internationale kystfart anvendte fartøier, der er de eneste, der nyder godt af præmie-loven, er gaaet tilbage med 4 fartøier og 242 tons, medens bruttodrægtigheden af de dampskibe, der benyttes i den for alle fartøier frie fart, fra 1880 til 1885 steg med 180 000 tons eller 56 pct.

For seilskibene har derimod loven af 1893 lykkedes meget godt, idet disses samlede tonnage er vokset fra 196 224 tons i 1893 til 206 898 i 1898; man har i dette tidsrum bygget mange store seilskibe, der har en drægtighed af over et tusinde tons, saaledes i aarene 1894—1897 31 skibe med en samlet drægtighed af 73 953 bruttotons; i 1898—1899 har bygningen af seilskibe tiltaget endnu mere. Ved begyndelsen af oktober 1899 skulde der saaledes her i landet have været under bygning seilskibe til en samlet drægtighed af ikke mindre end 54 760 tons, medens der paa de engelske, italienske og tyske skibsverfter paa samme tidspunkt kun skulde findes under konstruktion en samlet seilskibstonnage af henholdsvis 5 164, 3 450 og 656 tons.

Medens saaledes totaldrægtigheden af de franske fartøier er forblevet omtrent stationær, saa har de vigtigste af verdens øvrige handelsmariner gjort store fremskridt. Den samlede tonnage af de engelske dampskibe, der i 1893 androg til 5 734 891 tons, var saaledes i 1898 steget til 6 608 561 tons eller 15 pct., og de tyske dampskibes totaldrægtighed gik fra 251 648 tons i 1881 op til 823 703 tons i 1893 for i 1897 at stige til 969 800 tons eller 285 pct. i forhold til 1881 og 18 pct. i forhold til 1893.

I tidsrummet 1893—1898 har alle de betydeligste søfarende nationers seilskibstonnage gaaet ned, medens for Frankriges vedkommende det modsatte er tilfældet. Af de franske dampskibe var desuden i 1893 22.2 pct. over tyve aar gamle.

Som det vil sees af den ovenfor indtagne fortegnelse over den paa franske skibsverfter byggede nettotonnage fra 1881—1898, har loven af 1893 heller ikke for skibsverfternes vedkommende bragt det forønskede resultat trods den betydelige tilvekst i bygningen af seilskibe. Dampskibsbygningen i Frankrig har saaledes været langt mindre efter 1893 end i de første aar, efterat loven af 1881 traadte i kraft. I aarene 1882—1884 gik den for jernskibenes ved-

kommende op til 151 270 bruttotons og 24 560 000 kg. maskiner og kjedler mod i 1894—1896 76 650 bruttotons og 20 001 000 kg. maskiner og kjedler.

Ved som grundlag for beregningen af bygningens værdi at sætte 300 fræns pr. bruttoton for seilskibe og 450 fræns for dampskibe, hvilket ifølge kommissionens mening er lavt beregnet, er den kommet til det resultat, at den aarlige værdi af de i 1882—1884 i Frankrige nybyggede fartøier androg til 14 100 000 fræns og i 1894—1896 til 8 800 000 fræns. Baade i betragtning heraf og som en følge af, at dampskibene giver anledning til flere og kostbarere reparationer end seilskibene, skal størstedelen af skibsbyggerne trods den betydelige tilvekst i seilskibsbygningen i de sidst forløbne aar ogsaa have erkjendt, at loven af 1893 ikke har bragt dem den fordel, som de havde gjort sig forventning om.

Gjennem de forklaringer, der blev afgivet under den af den extraparlamentariske kommission foretagne „enquête“, er der saavel fra korporationer som fra enkelte personer fremkommet talrige forslag til at raade bod paa den utilfredsstillende tilstand, hvori den franske handelsmarine for tiden befinder sig. Hvad hovedtrækkene i disse udtalelser angaar, saa har skibsrederne og handelskamrene i sjøstæderne med Havre og Marseille i spidsen forlangt gjenoprettelse af den halve navigationspræmie for i udlandet indkjøbte fartøier som det eneste middel til at ophjælpe koffardiflaaden, idet de har gjort gjældende, at saalænge de franske redere skal betale sine skibe 50 à 80 pct. dyrere end sine udenlandske konkurrenter, vil sjøfartspræmien for en stor del opsluges af fartøiernes forhøiede indkjøbspris. Paa den anden side har skibsbyggerne erklæret, at en tilbagevenden til den halve sjøfartspræmie vilde være en ruin for skibsverfterne.

Under forhandlingerne kunde man imidlertid trods de intransigente meningsudtalelser mærke, at man paa begge sider indsaa nødvendigheden af at gjøre hinanden gjensidige indrømmelser til bedste for begge næringsveies fremtid.

De midler, der under „enquête“ blev foreslaaet, kan henføres til følgende tre hovedgrupper:

1. Forholdsregler mod de fremmede koffardiflaader.
2. Ophævelse eller formindskelse af de byrder, der paahviler skibsrederne.
3. Statens finansielle intervention.

De foranstaltninger, som nogle faa komparenter ønskede, at der skulde træffes mod fremmede nationers fartøier, gik enten ud paa gjenindførelse af „surtaxe de pavillon“ paa varerne eller paalæggelse af specielle afgifter for fremmede fartøier, der besøger franske havne.

Det var forbundet med vanskelighed at faa forsvarerne for gjenindførelsen af „surtaxe de pavillon“ til at forklare, hvorvidt de derved mente „surtaxe de pavillon“ eller „surtaxe de pavillon tiers“; efter at være anmodet om nærmere at præcisere sit standpunkt udtalte de, at det efter deres mening gjaldt „surtaxe de pavillon tiers“, idet de samtidig fordrede, at afgiften skulde hvile paa varerne, men dette er netop den ved lov af 28de april 1816 indførte bestemmelse om „surtaxe de pavillon“, der paalagde en supplementtold paa alle varer, der transporteredes under hvilket som helst fremmed flag.

„Surtaxe de pavillon tiers“ betales derimod efter fartøjets drægtighed, franske fartøjer betalte for brug af kaierne 1 franc pr. ton af fartøjets drægtighed, hvilken afgift forhøiedes til fr. 3.75 for fremmede fartøjer, der transporterede varer, der ikke havde sin oprindelse fra det land, under hvis flag de seilede; denne forskjel af fr. 2.75 kaldtes „surtaxe de pavillon tiers“. Den sidstnævnte slags „surtaxe“ kunde saaledes ikke, som forkjæmperne for denne sag paastod, betragtes som paahvilende varen. Kommissionen udtaler, at den ikke kunde tænke paa at paalægge fartøjerne denne afgift, netop lige efterat parlamentet ved lov af 23de december 1897 næsten enstemmig havde givet tilkjende sin bestemte hensigt at aabne fremmede fartøjer adgangen til de franske havne for at give den franske handel alle mulige lettelser ved vareførselen.

Der kunde heller ikke være tale om at skabe en ny „surtaxe de pavillon spéciale“ ved at forhøie tolden for de varer, der indførtes under et andet lands flag end produktionslandets. Den franske industri trænger til at skaffe sig raastoffe til lave priser; følgen af indførelsen af en saadan forholdsregel som den her nævnte vilde blive en forøgelse i fragten for de varer, der importeredes med franske fartøjer, eller forhøielse af tolden for varer under andet fremmed flag end produktionslandets eller i ethvert tilfælde prisforhøielse for raastoffene. For anvendelse af en saadan forholdsregel vilde det, saaledes som direktøren for handelen forklarede, blive nødvendigt at bryde alle Frankriges handelstraktater. Frankrige vilde derved udsætte sig for repressalier for sine skibe, der i konkurrenternes havne ikke længere vilde blive behandlet som landets egne skibe, og hvad varerne angaar, vilde disse ved import fra Frankrige eller ved export til Frankrige kunne blive paalagt en tilsvarende afgift. Denne slags „surtaxe“ vilde derfor blive ugjennemførlig.

I denne forbindelse anfører kommissionen, at den føler sig lykkelig ved at kunne konstatere, at man selv i sjømandskredse, hvor denne idé har vundet mest bifald, nu begynder at gjøre sig rede for, at den ikke kan gennemføres i praksis.

Et mindre antal af de personer, der har udtalt sig for kommissionen, har foreslaaet at nedsætte de afgifter, der paahviler skibsfarten; kommissionen anser imidlertid denne lettelse for aldeles utilstrækkelig. Den vil herigjennem ikke have udtalt, at man derfor bør se bort fra dette middel, og den har anseet som en nødvendighed en begjæring om nedsættelse af satserne i lods-tarifen. Men det har forekommet den umuligt at fastsætte reduktioner i de lokale tonnageafgifter („droits de péage“) blot for franske fartøjer.

Kommissionen er næsten enstemmig af den mening, at den af staten i 1881 paabegyndte finansielle støtte, der paa den tid gav tilfredsstillende resultat, bør fortsættes under forbehold af indførelse af betydelige forbedringer. Da under „enquêtes“ afgivne udtalelser falder paa dette punkt, næsten alle sammen med kommissionens opfatning. De personer og korporationer, der har forklaret sig for kommissionen, har fremkommet med talrige forslag med hensyn til statens intervention.

De generelle ideer, hvorom majoriteten sluttede sig, var følgende:

1. Bibehold af bygnings- og sjøfartspræmierne.
2. Forhøielse af sjøfartspræmierne for dampskibe.
3. Formindskelse af tiden for oppebørselen af sjøfartspræmierne ved i løbet af de første aar at forøge de aarlige præmiebeløb.

Derimod var der mellem tilhængerne af statens intervention meningsforskjel med hensyn til følgende forslag:

1. Gjenoprettelse af den halve sjøfartspræmie for i udlandet byggede fartøier.

2. Forhøjelse af bygningspræmien for i Frankrige byggede fartøier med samtidig tilstaaelse af en lige stor sjøfartspræmie for alle fartøier uden hensyn til oprindelse,

3. Forhøjelse af indførselstolden for i udlandet byggede fartøier, der efter erlæggelsen af denne afgift skulde ligestilles med i Frankrige byggede fartøier med hensyn til sjøfartspræmien.

De vigtigste af de af kommissionen behandlede forslag var foruden de tre sidstnævnte følgende:

1. Gjenoprettelse af den halve sjøfartspræmie og forhøjelse af præmien for dampskibe.

2. En fast præmie af fr. 1.70 uden aftagen betalbar i 15 aar for i Frankrige byggede dampskibe og fr. 0.70 for i udlandet byggede dampskibe.

3. Forhøjelse af sjøfartspræmien for dampskibene til en sats modsvarende den for seilskibene fastsatte.

Efterat alle de foregaaende forslag var forkastet, samlede kommissionen sig om den af endel skibsredere fremsatte proposition om indførelse af en præmie for alle fartøier uden hensyn til bygningssted som erstatning for deres udrustning.

Den eneste berettigede indvending, som skibsbyggerne havde fremført mod gjenindførelsen af den halve sjøfartspræmie, bestod, heder det, deri, at den ikke modsvarer de forøgede udgifter, som seiling under fransk flag medfører. Dersom saaledes et vist antal centimer pr. ton og tilbagelagte tusinde mile nøiagtig repræsenterer denne forøgelse for et fartøi af en bestemt drægtighed, saa er det forlidet for et mindre og formeget for et større fartøi. Det var derfor beføiet fra skibsbyggernes side, at indvende, at, naar det gjælder fartøier over en vis tonnage, den halve præmie bliver en beskyttelse for fartøier af udenlandsk bygning og ophører at være en kompensation for forøgede udgifter for fartøier under fransk flag. Men skibsbyggernes indsigelse var, forlyder det videre, ikke længere berettiget, naar erstatningen for udrustningen afpasses efter ethvert fartøis virkelige udgifter; skibsbyggerne sluttede sig ogsaa til forslaget om erstatning for udrustning, hvilket danner den betydeligste ændring i den af regjeringen i henhold til den extraparlamentariske kommissions indstilling fremlagte proposition, for hvilken jeg nedenfor skal tillade mig nærmere at redegjøre.

Det lovforslag, der af den franske regjering er forelagt det nu forsamlede deputeretkammer, lader uforandret §§ 1—4 og 7—12 i loven af 30te januar 1893; derimod foreslaaes §§ 5 og 6, der handler om sjøfartspræmier ophævet. Lovforslaget fastsætter saavel for de nye lovbestemmelser som for de bibeholdte paragrafer af loven af 1893 en varighed af 20 aar eller det dobbelte antal aar af den for sidstnævnte lov stipulerede varighed.

Af de uforandrede paragrafer af loven af 1893 angiver § 1 definitionen af begreberne: langfart, international kystfart og fransk kystfart. Ved langfart forstaaes de reiser, der udstrækkes udenfor følgende grænser:

I syd 30° n. b., i nord 72° n. b., i vest 15° længde efter Paris' meridian og i øst 44° længde efter Paris' meridian; som international kystfart regnes de reiser, der foretages indenfor de for langfart bestemte grænser, og som finder sted mellem franske og algeriske havne paa den ene side og fremmede havne paa den anden side samt mellem fremmede havne; endelig forstaaes ved fransk kystfart reiser mellem franske havne, deri indbefattet havne i Algier.

Paragraferne 2—4 indeholder bestemmelser om de bygningspræmier, der tilstaaes i Frankrige byggede fartøier som vederlag for de byrder, som toldtarifen paalægger skibsverfterne.

Disse præmier udbetales som følger:

For damp- eller seilskibe af jern og staal fr.	65.00	pr. bruttoton.
„ træskibe paa 150 tons eller derover	40.00	—
„ — under 150 tons	30.00	—

Som træskibe ansees fartøier, hvis beklædning udelukkende bestaar af træ.

For motorer og hjælpeapparater samt kjedler er der fastsat en præmie af 15 francs pr. 100 kg. saavel for seil- som dampskibe, hvilken præmie ogsaa udbetales, naar saadanne gjenstande eller dele deraf under fartøiets brug ombyttes med nye af fransk konstruktion.

§ 7 tilkjender dampskibe, der er byggede efter en af marineministeriet forud anerkjendt plan, en forhøielse af 25 pct. af sjøfartspræmien samt bestemmer, at handelsfartøier i krigstilfælde kan rekvireres af staten, og at skibe, der oppebærer sjøfartspræmie, er forpligtet til uden afgift at transportere al slags korrespondance.

§ 8—12 handler om lodsfrihed for mindre skibe i kystfart, besigtigelse af skibe i langfart samt registreringsafgift for dokumenter, hvorved eiendomsret til fartøier overdrages, oppebørsel i franske havne af lokale midlertidige afgifter af franske og fremmede fartøier til betaling af laan, der optages for udførelse og forbedringer af havnearbejder, samt om indbetaling til „La Caisse des Invalides de la Marine“ af 4 pct. af det ethvert fartøj tilfaldende præmiebeløb til indtægt for skibbrudne og deres familie samt til oprettelse af sjømandshjem.

Medens saaledes bestemmelserne om bygningspræmien er bibeholdt uforandret, saa er sjøfartspræmien blevet modificeret, og der foreslaaes en ny slags præmie den saakaldte „compensation d'armement“.

Som vederlag for de byrder, der paahviler den franske koffardiflaade for rekruttering og tjeneste i orlogsmarinen, tilkjendes der alle franske sjøgaaende jern- og staalskibe af over 100 bruttotons drægtighed, der gaar i langfart og international kystfart, en udrustningspræmie, forudsat at vedkommende fartøier er under 20 aar gammelt, og at det, hvis det er franciseret efter den 1ste januar 1899, ved francisationen ikke var over 10 aar gammelt. De for kommissionen fremsatte forslag om at forhøje disse aldersgrænser blev forkastede af den grund, at man ansaa det for ønskeligt at opmuntre rederne

til at anskaffe nye fartøier, og hvad særskilt angaar naturaliserede fartøier, vilde man ved ikke at sætte aldersgrænsen højere saavel forebygge indkøb af ældre udenlandske fartøier som favorisere de franske skibsverfter. Det er meningen, at udrustningspræmien skal være en om ikke fuldstændig, saa dog idetmindste delvis tilbagebetaling af de forøgede udgifter, der paahviler franske fartøier paa grund af den i Frankrige gjældende specielle lovgivning og som en følge af de høie udrustningsomkostninger. Da disse supplementsudgifter ikke afhænger af den tilbagelagte distance, men beror paa det antal dage, besætningen er ombord, saa skal udrustningspræmien betales efter antallet af administrative udrustningsdage 3: efter den tid besætningen er ombord. Da disse udgifter er større for dampskibe end for seilskibe samt mindre tyngende, jo større et fartøi er, saa er der ved fastsættelsen af præmierne taget hensyn hertil.

Udrustningspræmierne for dampskibe er stipuleret pr. administrativ udrustningsdag og pr. ton af den samlede bruttodrægtighed som følger:

Fr. 0.05	pr. ton	indtil	2 000 tons	
„ 0.04	-	-	udover	2 000 indtil 3 000 tons
„ 0.03	-	-	„	3 000 „ 4 000 -
„ 0.02	-	-	„	4 000 tons.

Præmien for seilskibe er sat til en trediedel af den for dampskibene bestemte. Satsen for udrustningspræmien er fast baade for damp- og seilskibe under hele den tid, den udbetales 3: uden nogensomhelst aftagen.

Som almindelig erstatning for de den franske koffardiflaade paahvilende byrder og for de høie priser paa i Frankrige byggede fartøier skal der for at fremme udviklingen af de maritime næringsveie tilstaaes en sjøfartspræmie til sjøgaaende franskbyggede jern- og staalfartøier af over 100 bruttotons.

I modsætning til loven af 1893 er der i det nye lovforslag sat en aldersgrænse af 15 aar for de fartøier, der er berettiget til at erholde sjøfartspræmier. I motiverne udtales, at hensigten med denne præmie er at begunstige saavel skibsbyggerne som skibsrederne, den betydeligste del af sjøfartspræmien er, siger kommissionen, beregnet paa at tilfalde skibsverfterne og er saaledes i en anden form til en vis grad en bygningspræmie.

Sjøfartspræmien foreslaaes for dampskibenes vedkommende forhøiet fra fr. 1.10 i loven af 1893 til fr. 1.70 pr. bruttoton og for hvert tusinde tilbagelagte mile med en aarlig aftagen i præmiesatsen af fr. 0.04 i den første, fr. 0.08 i den anden og fr. 0.16 i den tredje og sidste femaarsperiode imod efter den nuværende lov med en aarlig aftagen af fr. 0.04 for den hele præmietid. Forat ikke sjøfartspræmierne for større fartøier i løbet af de første aar skal overstige subventionen til postdampskibene, er der i det nye lovforslag for dampskibe af over 3 000 bruttotons indført en bestemmelse om, at begyndelsespræmiesatsen skal formindskes med fr. 0.01 pr. 100 tons eller fraktion deraf over 3 000 tons, uden at imidlertid præmiesatsen for det første aar nogensinde skal understige fr. 1.50.

Efter disse grunde vil for dampskibe sjøfartspræmien pr. bruttoton og tusinde tilbagelagte mile stille sig saaledes:

Til 3 000 t.			Til 3 500 t.			Til 4 000 t.			Til 4 500 t.			Fra 4 500 til 5 000 t.			Fra 5000 tons og derover.		
Aar.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	fr.	ct.	
1ste aar	1.70	8.10	1.65	1.57	1.60	7.85	1.55	7.60	1.50	7.35	1.50	7.10	1.50	7.10	1.50	7.10	
2det "	1.66		1.61		1.56		1.51		1.46		1.46						
3die "	1.62		1.53		1.48		1.43		1.38		1.38						
4de "	1.58		1.49		1.44		1.39		1.34		1.34						
5te "	1.54																
6te "	1.46	6.50	1.41	1.25	1.36	6.25	1.31	6.00	1.26	5.75	1.26	5.50	1.26	5.50	1.26	5.50	
7de "	1.38		1.33		1.28		1.23		1.18		1.18						
8de "	1.30		1.25		1.20		1.15		1.10		1.10						
9de "	1.22		1.17		1.12		1.07		1.02		1.02						
10de "	1.14		1.09		1.04		0.99		0.94		0.94						
11te "	0.98	3.30	0.93	0.61	0.88	3.05	0.83	2.80	0.78	2.55	0.78	2.30	0.78	2.30	0.78	2.30	
12te "	0.82		0.77		0.72		0.67		0.62		0.62						
13de "	0.66		0.61		0.56		0.51		0.46		0.46						
14de "	0.50		0.45		0.40		0.35		0.30		0.30						
15de "	0.34		0.29		0.24		0.19		0.14		0.14						
Ialt		17.90	17.15		16.40		15.65		14.90		14.90						

Da sjøfartspræmiesatsen i loven af 1893 havde givet godt resultat for seilskibene, saa konkluderede kommissionen med at bibeholde den uforandret; men regjeringen har i sin proposition i denne henseende indført forskellige modifikationer, idet den finder, at paa grund af seilskibsbygningens anormale udvikling de seilskibene tilstaaede sjøfartspræmier ikke svarer til den nytte, disse fartøier yder landets handel. Medens der saaledes i 1893 udbetaltes 5 198 121 francs til dampskibe og 873 687 francs til seilskibe eller henholdsvis 85 og 15 pct., var de tilsvarende tal i 1898 7 725 883 francs og 4 567 031 francs eller 63 og 37 pct. De til seilskibene betalte præmier er saaledes i løbet af 5 aar tiltaget med 422 pct. mod blot 49 pct. for dampskibenes vedkommende. I regjeringspropositionen anføres, at man ikke anser det forsvarligt, at statens midler anvendes til at ophjælpe en kunstig og overdreven udvikling af seilskibsfarten, som alle andre nationer betragter som forældet og uden betydning for deres økonomiske fremtid og deres indflydelse i verden. I betragtning heraf har regjeringen i sit lovforslag beholdt præmiesatsen fr. 1.70 for fartøier under 800 bruttoton og for fartøier over 800 bruttoton formindsket begyndelsespræmiesatsen med fr. 0.10 pr. 100 tons eller fraktion deraf over 800 bruttoton, uden at præmiesatsen for det første aar skal kunne komme til at udgjøre mindre end 1 franc. Desuden skal præmiesatsen aarlig formindskes med fr. 0.02 for den første, fr. 0.04 for den anden og fr. 0.08 for den tredje femaarsperiode imod efter den nuværende lov med fr. 0.06 pr. aar for den hele præmietid.

Efter det nye lovforslag vil for seilskibe sjøfartspræmien pr. bruttoton og tusinde tilbagelagte mile komme til at stille sig saaledes:

Aar.	800 tons.	900 tons.	1 000 tons.	1 100 tons.
	fr. ct.	fr. ct.	fr. ct.	fr. ct.
1ste aar	1.70	1.60	1.50	1.40
2det "	1.68	1.58	1.48	1.38
3die "	1.66	1.56	1.46	1.36
4de "	1.64	1.54	1.44	1.34
5te "	1.62	1.52	1.42	1.32
6te "	1.58	1.48	1.38	1.28
7de "	1.54	1.44	1.34	1.24
8de "	1.50	1.40	1.30	1.20
9de "	1.46	1.36	1.26	1.16
10de "	1.42	1.32	1.22	1.12
11te "	1.34	1.24	1.14	1.04
12te "	1.26	1.16	1.06	0.96
13de "	1.18	1.08	0.98	0.88
14de "	1.10	1.00	0.90	0.80
15de "	1.02	0.92	0.82	0.72
Ialt	21.70	20.20	18.70	17.20

Aar.	1 200 tons.	1 300 tons.	1 400 tons.	1 500 tons og derover.
	fr. ct.	fr. ct.	fr. ct.	fr. ct.
1ste aar	1.30	1.20	1.10	1.00
2det "	1.28	1.18	1.08	0.98
3die "	1.26	1.16	1.06	0.96
4de "	1.24	1.14	1.04	0.94
5te "	1.22	1.12	1.02	0.92
6te "	1.18	1.08	0.98	0.88
7de "	1.14	1.04	0.94	0.84
8de "	1.10	1.00	0.90	0.80
9de "	1.06	0.96	0.86	0.76
10de "	1.02	0.92	0.82	0.72
11te "	0.94	0.84	0.74	0.64
12te "	0.86	0.76	0.66	0.56
13de "	0.78	0.68	0.58	0.48
14de "	0.70	0.60	0.50	0.40
15de "	0.62	0.52	0.42	0.32
Ialt	15.70	14.20	12.70	11.20

Sjøfartspremien skal udbetales i 15 aar at regne fra francisationen istedetfor efter loven af 1893 i 10 aar til fartøier, der er byggede i Frankrige, medens loven er i kraft.

Udrustnings- og sjøfartspremierne kumuleres ikke, der bliver blot at udbetale den højeste præmie. For fartøier af fransk bygning, bemærker

kommissionen, vil i løbet af de første 15 aar sjøfartspræmien blive langt betydeligere end udrustningspræmien; men det kan ogsaa hænde, at et fartøj vil kunne faa fordel af at oppebære det sidstnævnte slags præmie, f. eks. naar det paa grund af havari i længere tid ligger i havn med fuld besætning. For fartøier mellem 15 og 20 aar vil der kun blive tale om at erholde udrustningspræmie.

Med hensyn til udrustningspræmiens størrelse gjøres der ingen forskjel paa langfart og international kystfart; derimod foreslaaes det at bibeholde uforandret bestemmelsen i loven af 1893 om, at fartøier i international kystfart kun skal erholde to trediedele af sjøfartspræmien for langfart.

Et fartøj, der paa samme reise gaar i international kystfart og i kystfart mellem en fransk middelhavshavn, deri indbefattet Alger, og en fransk havn ved Atlanterhavet, Kanalen eller Nordsjøen eller vice versa, er berettiget til udrustningspræmie eller sjøfartspræmie for det tidsrum eller den distance, der har medført en international fart, forsaavidt den samlede mængde af de varer, der befinder sig ombord, medens fartøiet passerer Gibraltarstrædet, og er bestemt for eller hidrører fra en fremmed havn, udgjør i befragtningston idetmindste en trediedel af fartøiets nettodrægtighed.

Paa anmodning af flere skibsredere er der i lovforslaget indtaget en bestemmelse om, at der skal kunne tilstaaes skibsredere en fast aarlig subvention istedetfor de i loven stipulerede søfarts- og udrustningspræmier, naar de forpligter sig til idetmindste i 5 aar at underholde en regelmæssig linie mellem havne, der ikke før betjenes af subvenerede postpaketskibe. Subventionen skal modsvare gennemsnitsbeløbet af de præmier, som vedkommende fartøj vilde være berettiget til at erholde for den under hele aaret tilbagelagte distance. Som betingelse for opnaaelse af saadan fast subvention kræves endvidere, at der til rutens opretholdelse anvendes fartøier af en bestemt alder og drægtighed, og at der hvert aar tilbagelægges en vis minimumsdistance. Andragenderne om at erholde saadan subvention afgjøres ved regeringsdekret, hvori tillige skal stipuleres de nærmere betingelser for liniens underhold etc. Man haaber, at denne nye bestemmelse skal blive en spore for de franske skibsredere til at oprette regelmæssige dampskibslinier, da de i konsolideringen af præmierne vil finde en støtte ligeoverfor sine udenlandske konkurrenter; thi de fremmede linier vil, udtaler kommissionen, betænke sig paa at indlade sig i en tarifkrig, naar der er udsigt til, at den vil vare i 5 aar.

Følgende kategorier fartøier er ikke berettigede til udrustnings- eller sjøfartspræmie:

1. Fartøier, der efter den 1ste januar 1899 er franciseret 10 aar efter deres bygning.

2. Alle slags fiske- og lystfartøier samt fartøier, der modtager statssubvention under anden form end den i dette lovforslag omhandlede.

3. Fartøier, der paa samme reise udelukkende gaar i den for franske fartøier reserverede fart, ligesom de, der gaar mellem en fransk havn og en udenlandsk havn, der ikke ligger mere end 120 mile fra hinanden.

4. Fartøier, som paa en reise i den for franske skibe reserverede fart anløber fremmede havne uden dersteds at losse eller laste varer udgjørende tilsammen i befragtningston idetmindste en trediedel af deres nettotonnage.

5. Fartøier, som fra afgang fra en fransk havn til tilbagekomsten dertil ikke har transporteret paa idetmindste en trediedel af den tilbagelagte distance en varemængde udgjørende ikke under en trediedel af deres netto-drægtighed.

Varigheden af den nye lov og af de i loven af 1893, som før omhandlet, bibeholdte §§ 1—4 og 7—12 foreslaaes sat til 20 aar at regne fra lovens promulgation. Ved at gjøre loven gjældende for saa lang tid har man havt for øie at berede større sikkerhed ved anbringelse af kapital i skibe, thi aarsagen til, at loven af 1881, der kun var voteret for 10 aar, ikke medførte det forønskede resultat, ansees at maatte tilskrives dens korte varighed. Ved loven af 1893 blev der vistnok for en del raadet bod paa denne ulempe idet sjøfartspræmien i 10 aar skulde tilstaaes ethvert fartøi, der var bygget, de 10 aar, i hvilke loven var gjældende; men heller ikke denne bestemmelse ansaaes for at være tilstrækkelig.

Bestemmelserne i §§ 5 og 6 i loven af 1893 om sjøfartspræmier skal indtil de i nævnte lov fastsatte fristers udløb fremdeles være anvendelige paa træskibe samt desuden paa de jern- og staalskibe, hvis redere maatte anholde derom. De franskbyggede eller som saadanne betragtede seilskibe, der for tiden seiler under fransk flag, samt de seilskibe, der bygges i Frankrige i henhold til kontrakter afsluttet før nærværende lovforslags fremsættelse og franciseret før den 1ste januar 1903, skal, forsaavidt vedkommende redere saa maatte forlange, underkastes tariferne i loven af 1893 indtil udløbet af de i denne stipulerede frister.

Anvendelsen af den nye lov skal nærmere bestemmes ved et reglement, der bliver at udfærdige af administrationen, der ligeledes skal fastsætte vilkaarene for francisation af fartøier i kolonierne.

§ 8 i lov af 27de Vendémiaire aar II foreskriver, at franske fartøier ikke uden at tage sin nationalitet kan gaa i tørdok eller underkastes reparation i udlandet, hvis de dermed forbundne omkostninger overstiger 6 „livres“ pr. ton, medmindre nødvendigheden af at gjøre større udlæg er konstateret ved fremlæggelse af skibsførerens og de øvrige officerers af den franske konsul etc. godkjendte rapport. Da det er dyrere at reparere jern- og staalskibe end seilskibe, og pengenes værdi er gaaet betydeligt ned, saa foreslaaes det i en tillægsbestemmelse til den nye lovproposition at forhøje omhandlede beløb til 30 francs pr. bruttoton af totaldrægtigheden. De franske skibsværfters og reparationsverksteders interesser vil imidlertid fremdeles blive beskyttet ved dekret af 25de juli 1893, der berører de fartøier, i hvilke der indsættes nye maskiner og kjedler af udenlandsk konstruktion, ret til at erholde sjøfartspræmie.

I motiverne til regjeringspropositionen anslaaes den merudgift, som den nye lov vil komme til at medføre for statskassen til henved 2 800 000 francs for det første aar efter dens kundgjørelse. Men, naar udbetalingen af præmier efter loven af 1893 er ophørt, antages det, at statskassens udlæg ikke vil blive forøget, forsaavidt ikke koffardiflaadens drægtighed kommer til at tiltage.

Regjeringen udtaler, at ikke nogen anden understøttelsesmaade synes at kunne remplacere præmiesystemet, hvilket ogsaa maa siges at bestyrkes ved

den omstændighed, at flere andre lande i denne henseende er gaaet i Frankriges fodspor; saaledes har Italien og Japan antaget sjøfartspræmiesystemet, og den portugisiske regering tænker ogsaa paa at følge Frankriges eksempel, og i det amerikanske senat er der nylig blevet fremsat et lovforslag (Bill Hanna Payne), der frembyder megen lighed med det af Frankrige i 1881 indførte system.

Neapel.

Aarsberetning for 1899 fra konsul W. Klouman, dateret 27de april 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	16	8 533	8	8 997	24	17 530	9	6 152	1	774	10	6 926
Seilskibe	-	-	1	109	1	109	-	-	-	-	-	-
Sum	16	8 533	9	9 106	25	17 639	9	6 152	1	774	10	6 926
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	6	2 872	1	966	7	3 838	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	2	170	2	170	-	-	-	-	-	-
Sum	6	2 872	3	1 136	9	4 008	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede												
fartøier	22	11 405	12	10 242	34	21 647	9	6 152	1	774	10	6 926
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	3	2 180	3	2 180	-	-	17	12 784	17	12 784
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	109	1	109
Sum	-	-	3	2 180	3	2 180	-	-	18	12 893	18	12 893
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	7	3 838	7	3 838
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	170	2	170
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	9	4 008	9	4 008
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	3	2 180	3	2 180	-	-	27	16 901	27	16 901

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 238 127.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 14 734.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 9 140 tons, til hovedstationen 7 dr. 9 140 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 096.45, ved vicekonsulsstationerne kr. 163.48, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 81.74. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 580.43. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 758.62.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 217.76, i svenske sager kr. 109.87, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 18.13.

Til Neapels konsulatdistrikt ankom i 1899 37 norske fartøier dr. 23 827 tons, deraf dampskibe 34 dr. 23 548 tons, og 7 svenske dr. 9 140 tons; altsaa ialt 44 fartøier dr. 32 967 tons, deraf til Neapel 35 dr. 28 959 tons, til Bari 8 dr. 3 042 tons, til Castellammare 1 dr. 966 tons.

Desuden ankom til hayne, hvor vicekonsul ikke er ansat: Barletta 1 norsk dr. 1 113 tons og 1 svensk dr. 776 tons, Salerno 2 norske dr. 2 257 tons, Taranto 2 norske dr. 1 689 tons, Torre Annunziata 5 norske dr. 5 542 tons og 1 svensk dr. 979 tons, tilsammen 12 fartøier dr. 12 356 tons.

Den norske skibsfart paa distriktet i de sidste 5 aar stiller sig saaledes:

Aar.	Seilsk.		Dampsk.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1895 . .	1	118	58	31 562	59	31 680
1896 . .	5	1 764	36	22 369	41	24 133
1897 . .	4	437	47	28 891	51	29 328
1898 . .	6	935	51	32 631	57	33 566
1899 . .	3	279	34	23 548	37	23 827

Deraf Neapel:

1895 . .	1	118	38	24 006	39	24 124
1896 . .	3	396	22	13 951	25	14 347
1897 . .	2	201	34	23 267	36	23 468
1898 . .	4	721	41	29 219	45	29 940
1899 . .	1	109	27	19 710	28	19 819

Til Vicekonsulsstationerne ankom i 1899 9 norske fartøier dr. 4 008 tons, deraf 7 dampskibe dr. 3 838 tons mod i 1898 12 dr. 3 626 tons, altsaa en formindskelse af 3 fartøier og en forøgelse af 382 tons.

Begge landes skibsfart paa distriktet tilsammen:

				Deraf svenske.	
1895 . .	59	fartøier dr.	31 680 tons		
1896 . .	43	—	26 206 „	2 dr.	2 073 tons
1897 . .	51	—	29 328 „		
1898 . .	62	—	38 547 „	5	4 981 „
1899 . .	44	—	32 967 „	7	9 140 „

De optjente bruttofragter udgjorde: for norske fartøier lire 351 197, for svenske lire 168 500.

Naar aaret 1899 opviser en mindsket fart, maa grunden dertil hovedsagelig søges i de norske fiskeriers ugunstige udfald, hvorom nærmere under handel, samt i mangel paa tonnage, idet de fleste dampskibe havde lønnende sysselsættelse paa andre farvande, hvorhos mange af de for Neapel og omegn bestemte kulladninger udlossedes i Torre Annunziata, hvor skibsfarten stadig tiltager.

I denne forbindelse bør ogsaa nævnes, at vicekonsulaterne i Barletta, Brindisi, Gioja Tauro og Salerno er inddragne, samt at vicekonsulaterne i Castellammare og Gallipoli formentlig maatte kunne sløfes ved indtrædende ledighed.

Af de til stationerne ankomne norske fartøier bragte: 22 fiskevarer, cellulose og gammelt jern fra Norge, 2 klipfisk fra Newfoundland, 2 do. fra Labrador, 8 stenkul fra England; .3 fartøier ankom i ballast, 9 afgik med stykgods — hovedsagelig hamp — til Norge, 1 med stykgods til England og 26 i ballast.

De svenske fartøier kom med stenkul fra England og afgik i ballast.

Den subvenerede norsk-spanske linies skibe gjorde 12 reiser fra Norge til Neapel og 3 reiser til-Bari. I Neapel udlossede de: 594 178 kg. klipfisk, 546 060 kg. stokfisk, 159 385 kg. gammelt jern, 122 000 kg. cellulose samt 8 250 kg. tran og i Bari: 262 950 kg. klipfisk samt 40 000 kg. stokfisk. Af disse skibe erholdt 9 udfragt fra Neapel til Norge, medens 6 afgik i ballast eller med restladning. Store kvanta last kan ikke paaregnes i Neapels distrikt, der anløbes af saa mange rutebaade, som kappes om den forholdsvis ubetydelige export, der foregaar herfra, men er det glædeligt, at vor linie aarlig erholder en del af de varer, der tidligere skibedes med fremmede flag, hvortil har bidraget den omstændighed, at liniens herværende agenter (Kellner & Lampe, Vico 1° Piliero No. 1) exporterer hamp til de forenede riger. Hyppige og regelmæssige anløb er en væsentlig betingelse for affærrernes udvikling, og lader det til, at rederen, hr. Otto Thoresen, som har studeret forholdene paa nært hold, vil imødekomme ethvert berettiget krav i saa henseende. Sluttelig skal man omtale, at medens linien tidligere havde Kristiania som første anløbssted paa hjemturen, gaar skibene nu fra Middelhavet til Stavanger, hvor de til vestlandet bestemte varer oplosses.

For de saakaldte „outsiders“ har det altid været og er fremdeles vanskeligt at erholde udfragt, hvad der fremgaar af det store antal i ballast afgaaede fartøier.

De tidligere eftersøgte oliefragter fra Gallipoli og Gioja Tauro, der gav gode udbytter, eksisterer næsten ikke mere, da olien nu sendes i smaa-partier med liniebaade — undtagelsesvis sluttes dog mindre seilfartøier. I 1899 slog olie høsten aldeles feil, hvortil man senere skal komme tilbage, og vinexporten til Frankrige, hvori flere af vore baade var beskjæftigede i 80-aarene, ligger fremdeles nede. — I konsulatets aarsberetning for 1898 udtalte man, at efterretningen om, at den toldkrig, der i mange aar har eksisteret 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; men da Frankrige imidlertid har fundet nye kilder for sit vinbehov, og italienerne dels har forbedret sine vine og dels erhvervet nye markeder, er det lidet sandsynligt, at vinexporten til Frankrige fra dette distrikt vil blive saa betydelig, som man her havde haabet. Rigtigheden af disse udtalelser har tilfulde bekræftet sig, idet efterspørgselen efter tonnager for vintraden paa Frankrige var høist ubetydelig, og er udsigterne til større liv i forretningerne fremdeles smaa.

Andre nationer har længe lagt sig efter linier, medens vore rederier — paa faa undtagelser nær — har havt betænkeligheder ved at indlade sig paa denne bedrift, som først maa oparbejdes, og som til en begyndelse i regelen ikke vil kunne gjøre regning paa stort udbytte, og foretrukket at kunne disponere over sine baade eller at anbringe dem i „time-charters“. Saalænge fragterne er gode, hvad der jo har været tilfældet i de sidste aar, turde „trip“- og „time-charters“ være at foretrække, medens liniefragterne til gengæld byder den store fordel, at de ikke er udsatte for saa store fluktuationer.

Fragter betingede af de forenede rigers fartøier i 1899:

Dampskibe:

Bergen eller Kristiansund N—Neapel lire 30 pr. 1 000 kg. klipfisk og lire 60 pr. do. stokfisk, Bergen—Neapel lire 5 pr. tønde tran, Kristiania—Neapel 22 sh. 6 d pr. 1 015 kg. cellulose, Trondhjem—Neapel 16 sh. pr. 1 015 kg. gamle jernbaneskiner, Barcelona—Neapel pesetas 20 pr. 1 000 kg. Bomuldsvarer, Newcastle Tyne—Neapel 9 sh. 7½ d pr. ton stenkul (januar), 10 sh. 3 d (februar), Newport Mon. 9 sh. 6 d à 10 sh. (februar), Cardiff 7 sh. 9 d à 9 sh. 6 d (marts), Blyth 8 sh. 3 d (mai), Glasgow 8 sh. 10 d (august), Newcastle Tyne 8 sh. 3 d (oktober), do. 9 sh. à 9 sh. 4½ d (december), Newcastle Tyne—Castellammare 12 sh. (november).

Seilfartøier:

Newfoundland—Neapel 2 sh. 6 d + 5 pct. pr. kvintal klipfisk, do.—Bari £ 397 for 128 000 kg. do.

Paa norske skibe paamønstredes 2 mand, begge fremmede. Fra norske skibe rømte 2 mand.

Angaaende kulcertepartier, havneafgifter m. m. tillader man sig at hen-vise til konsulatets aarsberetning for 1896.

Konsulatets adresse er Parco Regina Margherita no. 2.

Handel.

For samhandelen mellem Norge og Syditalien var 1899 et daarligt aar, idet det knappe udbytte af Norges fiskerier og deraf følgende høie priser vanskeliggjorde affærerne, hvortil yderligere kom den omstændighed, at stokfiskens kvalitet ofte gav anledning til misnøie og reklamationer fra herværende importørers side. Men grunden til, at importen af norske fiskevarer var forholdsvis liden, maa ogsaa for en væsentlig del søges i, at høsten af et af Syditaliens vigtigste produkter — olie — slog feil, saa man endog maatte importere denne artikel fra Spanien.

Fiskevarer.

Med 22 norske fartøier indførtes fra Norge: 1 335 180 kg. klipfisk og 666 560 kg. stokfisk, deraf til Neapel respektive 851 430 og 626 560 kg. og til Bari resp. 483 750 og 40 000 kg. Ifølge officiel opgave fra toldvæsenet skulde totalimporten til Neapel af klip- og stokfisk have udgjort 7 357 728 kg.

Ved aarets slutning forefandtes en betydelig beholdning af alle sorter — undtagen af norsk fisk.

Af norsk røgesild indførtes ca. 5 000 kg.

Forretningen med engelske pilchards og spanske sardiner var ganske livlig, og anslaaes importen til resp. 13 000 og 22 000 bariler.

Af Yarmouthsild ankom kun ca. 2 500 bariler à 70 kg.

Priserne stillede sig som følger: norsk klipfisk lire 68 à 80, islandsk l. 64 à 80, shore l. 68 à 73, gaspé l. 72 à 80, fransk (lavé) l. 60 à 70, labrador l. 55 à 70. Stokfisk: „hollænder“ l. 88 à 115, „italiener“ l. 86 à 105, hyser l. 68, runde brosmes l. 57 à 78; kløvede do. l. 63 à 92, efter kvaliteten; alt pr. 100 kg. fortoldet vare. Norsk røgesild l. 4.50 à 7.50 pr. kasse, engelske pilchards l. 25 à 38 pr. fad à 110 kg., spanske sardiner l. 15 à 32 pr. 100 kg., Yarmouthsild l. 28 à 35 pr. fad.

(Sildepriserne varierer sterkt — den bedste sæson er fra november til paaske).

Den første ladning norsk nyfisk (klipfisk) ankom hertil 9de juli.

I tidligere rapporter er gjentagende fremholdt, at man maa være mere omhyggelig med fiskens tilberedning og sortering. Det hænder nemlig ofte, at klipfisk af god kvalitet sælges hersteds som udskud („scarto“), naar den er lidt opreven, hvad der formentlig skriver sig fra uforsigtighed ved opskjæringen, og at baade klip- og stokfisk realiseres til underpris paa grund af mangelfuld sortering. Klipfisken bør derhos være middelstor, tør, hvid og fast i kjødet.

Tran.

Med norske skibe indførtes fra Norge 45 tønder medicintran, hvorhos

der ankom nogle mindre partier via Hamburg, Hull og Genua, som hos drogisterne betales med l. 3.50 pr. liter.

Cellulose.

Over importen heraf foreligger ingen statistik, men det antages, at forbruget har været i tiltagende. Med den norske linie ankom fra Norge 122 000 kg. for papirfabrikerne i Isola del Liri.

Jernvarer.

Til støberiet i Torre Annunziata ankom fra Norge 159 385 kg. gammelt jern. Af valset og smedet jern indførtes fra Sverige ca. 700 000 kg. Priserne, som i begyndelsen af aaret var frcs. 23 à 24.50, steg senere til frcs. 33 pr. 100 kg. cif. Neapel ÷ 2 pct. De herværende importører indskrænkede derfor sine indkøb til det høist nødvendige og nøiede sig med andre billigere sorter.

Hesteskøsm.

Fra Sverige importeredes 36 350 kg. og fra Østerrige ca. 50 000 kg. Salgspriser pr. 100 kg.:

	No. 4.	5.	6.	6½.	7.	7½.	8.	8½.	9.
Svensk søm	1. 112	97	86	78	73	70	68	66	64
Italiensk do.									
Mærke Cam-	- 78	78	74	74	70	70	68	68	68
pana									
Italiensk søm	- 82	82	78	78	74	74	72	72	72
Mærke Aquila									

Østerrigsk søm betingede gennemsnitlig l. 70 pr. 100 kg., varen ufortoldet.

Den indenlandske produktion forsyner — med fortrængsel af andre mærker — mere og mere det herværende marked.

Fyrstikker.

- Fra Sverige indførtes 21 kasser (107 200 æsker) sikkerhedsstikker. Salgspriser: 10 æsker l. 0.50, 50 do. l. 2.40, 100 do. l. 4.80, 1 000 do. l. 47.

Trævarer.

Paa grund af de høje priser paa produktionsstederne fandt ingen import sted fra de forenede riger. Kontrakt afsluttedes imidlertid om leverance af

1 260 kubikmeter 3×9 granplanker for marinens verfter i Neapel og Castellammare. Importen af andre sorter opgives at have udgjort: ca. 8 500 kubm. pitchpine (saget og hugget virke), 50 000 kubm. østerrigsk trælast, 4 500 kubm. gran fra Bucovina via Galatz og Odessa. Priserne stillede sig saaledes: pitchpine l. 46 à 62, østerrigsk virke l. 36 à 49, trælast fra Bucovina l. 60 à 62 pr. kubm.

Papir.

Fra Sverige ankom 6 240 kg. papir, der solgtes i form af tapeter.

Kursen paa sigtveksler og italiensk rente (5 pct.) var gennemsnitlig:

Maaned.	London.	Paris.	Rente.
Januar	lire 27.15	107 80	100
Februar	27 20	107.85	102
Marts	27.25	108.15	102.30
April	27.15	107.70	102
Mai	27	107.20	102.40
Juni	27	107.25	102 60
Juli	27.10	107.40	100.20
August	27.16	107.55	99.50
September	27.12	107.45	99.60
Oktober	27.10	107.25	99
November	26.90	106 50	99.55
December	27.05	107	100.40

Neapel besøgte i 1899 af følgende antal fartøier:

Flag.	Seilsk.	Dampsk.	Tilsammen.
Italienske	3 184 dr. 144 600 ts.	1 473 dr. 1 266 981 ts.	4 657 dr. 1 411 581 ts.
Engelske	16 " 1 576 -	386 " 699 174 -	402 " 700 750 - *)
Tyske	— " — -	241 " 573 871 -	241 " 573 871 -
Østerrigske	1 " 431 -	180 " 132 669 -	181 " 133 100 -
Franske	13 " 828 -	143 " 138 628 -	156 " 139 456 -
Hollandske	— " — -	32 " 24 423 -	32 " 24 423 -
Norske	1 " 109 -	27 " 19 710 -	28 " 19 819 -
Græske	6 " 2 345 -	18 " 20 404 -	24 " 22 749 -
Belgiske	— " — -	22 " 27 614 -	22 " 27 614 -
Danske	2 " 191 -	13 " 15 906 -	15 " 16 097 -
Svenske	— " — -	7 " 9 140 -	7 " 9 140 -
Spanske	1 " 201 -	6 " 7 715 -	7 " 7 916 -
Tyrkiske	— " — -	1 " 1 038 -	1 " 1 038 -
3 224 dr. 150 281 ts. 2 549 dr. 1 937 273 ts. 5 773 dr. 2 087 554 ts.			

*) Engelske fartøier, der henlæ i havnen mindre end 48 timer, er ikke medregnet.

Blandt nyttige institutioner i Neapel bør nævnes det internationale hospital, hvor syge sjømænd tilhørende de forenede rigers fartøier, hvis førere har erlagt lire 5 til hospitalet, erholder gratis forpleining, samt „Naples Sailors" Rest“, hvortil vore sjømænd har adgang, og hvor gudstjeneste holdes af den engelske sjømandsprest.

Sundhedstilstanden i distriktet var tilfredsstillende.

Kommunens regnskab for 1899 udviser en deficit af lire 2 460 000 mod. lire 1 755 000 i 1898.

I den senere tid er der gjort store anstrengelser for at forbedre byens hygieniske tilstand.

En kongres til bekjæmpelse af tuberkulose, hvori fremragende norske og svenske medicinere deltager, er i disse dage aabnet hersteds, og afholdes der samtidig en hygienisk udstilling.

Bari.

(Uddrag af rapport fra Vicekonsulen.)

Fiskemarkedet i det sidstforløbne aar var meget ligt det i 1898: Liden import paa grund af mangel paa fisk i Norge. Følgende priser opnaaedes: norsk klipfisk lire 65 à 83, Newfoundlandsfisk l. 71 à 79, gaspé l. 80, stokfisk l. 60 à 97. Af norsk klipfisk indførtes direkte 4 837 kvintaler og af stokfisk 400 kvintaler.

Der ankom 6 dampskibe og 2 seilskibe.

Budapest.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Arthur Altschul, dateret 15de marts 1900.

Angaaende den ubetydelige handelsomsætning mellem Ungarn og Sverige og Norge frembyder de hidtil publicerede data for det forløbne aar følgende billede:

Fra Sverige importeredes . . .	926 q.
Til Sverige exporteredes . . .	7 803 q.

Betydeligere exportartikler var: Bønner 200 q., mel 1 952 q., tørrede blommer 4 350 q.

Fra Norge importeredes . . .	9 801 q.
Til Norge exporteredes . . .	17 856 q.

Deraf mel 4 663 q., tørrede blommer 1 308 q.

De bearbejdede statistiske data for året 1898 er nu offentliggjorte og frembyder følgende billede:

Sverige. Totalimporten beløb sig til 1 546 q. til en værdi af 52 554 kr.; deraf fisketran 1 110 q., 39 960 kr., sild 135 q., 2 025 kr., stokfisk 30 q., 3 600 kr., diverse jernvarer 96 q., 1 785 kr.

Den samlede export beløb sig til 6 819 q. til en værdi af 216 264 kr.; deraf bønner 300 q., 4 800 kr., mel 1 120 q., 38 214 kr., tørrede blommer 4 720 q., 126 212 kr., vin 23 q., 1 012 kr., raa hamp 100 q., 5 200 kr., skrivpapir 351 q., 24 570 kr., elektriske glødelamper 15 q., 10 650 kr.

Norge. Den samlede import beløb sig til 9 672 q. til en værdi af 124 213 kr.; deraf fisketran 915 q., 32 940 kr., sild 56 q., 840 kr., stokfisk 564 q., 67 680 kr., sardiner 20 q., 3 800 kr., anden slags fisk 7 q., 1 330 kr., jernerts 8 100 q., 12 960 kr.

Den samlede export beløb sig til 5 052 q. til en værdi af 449 924 kr.; deraf mel 3 527 q., 130 341 kr., tørrede blommer 1 297 q., 34 682 kr., torpedoer 146 q., 265 092 kr., geværpatroner 51 q., 26 520 kr.

Indhold: Budapest s. 275. — Havre s. 245. — Livorno s. 239. — Lourenço Marques s. 237. — Neapel s. 268. — San Francisco s. 229. — Wien s. 235.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 6.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20.-øre.

Leith.

Aarsberetning for 1899 fra konsul J. W. Tornøe, dateret 27de april 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	27	11 176	31	17 654	58	28 830	5	1 972	37	18 191	42	20 163
Seilskibe	59	10 957	27	10 448	86	21 405	31	6 673	32	7 022	63	13 695
Sum	86	22 133	58	28 102	144	50 235	36	8 645	69	25 213	105	33 858
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	176	66 600	336	184 584	512	251 184	336	133 290	562	284 919	898	418 209
Seilskibe	289	52 491	159	87 137	448	139 628	391	79 374	162	52 236	553	131 610
Sum	465	119 091	495	271 721	960	390 812	727	212 664	724	337 155	1451	549 819
Totalsum af ladede fartøier	551	141 224	553	299 823	1104	441 047	763	221 309	793	362 368	1556	583 677
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	2	828	13	6 384	15	7 212	-	-	31	15 879	31	15 879
Seilskibe	2	234	8	1 667	10	1 901	1	801	30	7 513	31	8 314
Sum	4	1 062	21	8 051	25	9 113	1	801	61	23 392	62	24 193
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	90	27 822	502	239 316	592	267 138	5	1 490	204	101 487	209	102 977
Seilskibe	69	9 029	194	41 499	263	50 528	25	11 767	136	51 172	161	62 939
Sum	159	36 851	696	280 815	855	317 666	30	13 257	340	152 659	370	165 916
Totalsum af ballastede fartøier.	163	37 913	717	288 866	880	326 779	31	14 058	401	176 051	432	190 109

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 4 985 028.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 5 217 984.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 5 norske fartøier dr. 2 640 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 652 dr. 340 061 tons, deraf til hovedstationen 20 dr. 7 405 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 432.82, ved vicekonsulsstationerne kr. 40 239.67; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 20 119.84. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 466.13, ved vicekonsulsstationerne kr. 16 638.37; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 8 319.19. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 32 337.98.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 294.60, i svenske sager kr. 101.70.

Følgende zifre udviser omfanget af den norske skibsfart paa Skotland og tilliggende øer i aaret 1899 sammenholdt med aaret 1898.

	1898.		1899.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons..
Ankomne fartøier								
med ladning	1 109	404 156	1 104	441 047	—	36 891	5	—
i ballast	955	350 384	880	326 779	—	—	75	23 605
Tilsammen	2 064	754 540	1 984	767 826	—	13 286	80	—
Afgaaede fartøier								
med ladning	1 600	570 189	1 556	583 677	—	13 488	44	—
i ballast	466	186 435	432	190 109	—	3 674	34	—
Tilsammen	2 066	756 624	1 988	773 786	—	17 162	78	—
Skibsfartens hele omfang	4 130	1 511 164	3 972	1 541 612	—	30 448	158	—
Bruttofragter:								
Ankomne fartøier	£	274 853. 0. 0.	£	276 946. 0. 0.				
Afgaaede	—	„ 285 849. 0. 0.	„	289 888. 0. 0.				
Tilsammen	£	560 702. 0. 0.	£	566 834. 0. 0.	£	6 132. 0. 0.		

Før den svenske skibsfart viser følgende tabel forholdet:

	1898.		1899.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier								
med ladning	360	156 691	411	187 722	51	31 031	—	—
i ballast	240	140 712	241	152 339	1	11 627	—	—
Tilsammen	600	297 403	652	340 061	52	42 658	—	—

	1898.		1899.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Afgaaede fartøier								
med ladning	539	279 574	580	312 958	41	33 384	—	—
i ballast	65	22 850	70	26 037	5	3 187	—	—
Tilsammen	604	302 424	650	338 995	46	36 571	—	—
Skibsfartens hele omfang	1 204	599 827	1 302	679 056	98	79 229	—	—
Bruttofragter:								
Ankomne fartøier	£	59 301. 0. 0.	£	75 170. 0. 0.				
Afgaaede	—	„ 111 805. 0. 0.	„	128 345. 0. 0.				
Tilsammen	£	171 106. 0. 0.	£	203 515. 0. 0.	£	32 409. 0. 0.		

For begge landes vedkommende stiller forholdet sig saaledes:

	1898.		1899.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier								
med ladning	1 469	560 847	1 515	628 769	46	67 922	—	—
i ballast	1 195	491 096	1 121	479 118	—	—	74	11 978
Tilsammen	2 664	1051 943	2 636	1107 887	—	55 944	28	—
Afgaaede fartøier								
med ladning	2 139	849 763	2 136	896 635	—	46 872	3	—
i ballast	531	209 285	502	216 146	—	6 861	29	—
Tilsammen	2 670	1059 048	2 638	1112 781	—	53 733	32	—
Skibsfartens hele omfang	5 334	2110 991	5 274	2220 668	—	109 677	60	—
Bruttofragter:								
Ankomne fartøier	£	334 154. 0. 0.	£	352 116. 0. 0.				
Afgaaede	—	„ 397 654. 0. 0.	„	418 233. 0. 0.				
Tilsammen	£	731 808. 0. 0.	£	770 349. 0. 0.	£	38 541. 0. 0.		

Den norske skibsfart har for de ankomne fartøiers vedkommende i dette distrikt i 1899 tiltaget i drægtighed med 13 286 reg. tons, medens antallet er gaaet ned med 80 fartøier.

Forøgelsen falder for den ankomne tonnages vedkommende væsentlig paa:

Ayr	med ca. 4 600 tons	Grangemouth . . .	med ca. 8 300 tons
Boness	5 500 „	Montrose	3 400 „
Dysart	4 800 „	Troon	7 000 „
Glasgow	20 000 „		

medens nedgang har fundet sted ved følgende havne:

Burntisland . . . med ca. 4 500 tons	Methil . . . med ca. 10 500 tons
Greenock . . . — 3 000 „	Peterhead . . . — 5 000 „

Den svenske skibsfart har for de ankomne fartøiers vedkommende i dette distrikt i 1899 tiltaget med i antal 52 fartøier og i drægtighed 42 658 reg. tons.

Den væsentligste forøgelse falder, hvad tonnagen angaar, paa:

Boness . . . med ca. 4 000 tons	Grangemouth . med ca. 20 000 tons
Burntisland . . — 8 500 „	Methil . . . — 17 000 „

medens nedgang fandt sted ved:

Leith med ca. 5 500 tons	Granton . . . med ca. 4 000 tons
Fraserburgh . . — 3 000 „	Peterhead . . . — 4 000 „

Bruttofragterne tiltog med £ 32 409 for svenske fartøier
— „ „ „ 6 132 „ norske —

I de fem sidstforløbne aar ankom til distriktet:

Norske skibe.			Svenske skibe.		
Aar.	Antal.	Tons.	Aar.	Antal.	tons.
1895	1 711	551 204	1895	599	226 606
1896	1 864	630 120	1896	600	248 282
1897	2 052	707 788	1897	558	256 511
1898	2 064	754 540	1898	600	297 403
1899	2 002	782 726	1899	652	340 061

Totalbeløbet af de optjente bruttofragter udgjorde:

1895	£ 423 243	1895	£ 104 159
1896	„ 485 364	1896	„ 133 051
1897	„ 520 763	1897	„ 147 780
1898	„ 560 702	1898	„ 171 106
1899	„ 567 388	1899	„ 203 515

De forenede rigers skibsfart var fordelt paa distriktets havne i 1899 saaledes:

Ankomne skibe		Norske.				Svenske.			
til:		Deraf dampskibe.				Deraf dampskibe.			
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	
Leith . . .	169	59 348	73	36 042	20	7 405	6	3 327	
Aberdeen .	79	33 127	50	21 353	12	6 045	7	5 155	
Alloa . . .	109	25 253	29	10 410	65	19 449	17	8 389	
Overføres .	357	117 728	152	67 805	97	32 899	30	16 871	

Ankomne skibe til :	Norske.				Svenske.			
	Deraf dampskibe.		Deraf dampskibe.		Deraf dampskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	357	117 728	152	67 805	97	32 899	30	16 871
Arbroath . .	2	846	1	584	1	143	—	—
Ardrossan . .	46	33 739	32	24 851	1	671	1	671
Ayr	29	15 199	11	6 014	1	476	—	—
Boness . . .	233	69 214	88	39 497	67	21 317	18	10 383
Burntisland .	157	60 665	112	51 405	116	74 844	79	66 559
Charlestown .	26	3 567	2	380	14	2 379	—	—
Dundee . . .	30	13 316	16	7 791	6	1 859	1	797
Dysart . . .	119	12 831	6	1 066	—	—	—	—
Fraserburgh .	37	11 083	36	10 975	11	2 676	10	2 492
Glasgow . . .	153	90 002	130	73 766	44	36 729	43	35 895
Grangemouth	358	166 453	289	147 586	104	54 163	56	36 616
Granton . . .	53	20 165	23	12 975	66	57 969	56	55 910
Greenock . .	24	27 128	4	6 308	—	—	—	—
Kirkwall . .	1	197	—	—	2	294	—	—
Lerwick . . .	42	9 625	41	9 444	6	1 531	6	1 531
Macduff . . .	3	342	1	137	1	123	—	—
Methil . . .	186	72 442	122	57 277	92	46 710	46	35 973
Montrose . .	15	7 844	8	4 307	1	240	1	240
Peterhead . .	35	7 782	33	7 549	13	3 315	13	3 315
Port Glasgow	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Davids . .	17	2 499	4	1 147	5	658	—	—
Stornoway . .	33	7 458	31	7 096	2	587	1	291
Troon	15	10 660	13	9 523	—	—	—	—
Wick	23	7 041	22	6 931	2	479	2	479
Tilsammen	1 984	767 826	1 176	553 830	652	340 061	363	268 023

De af norske og svenske skibe i 1899 erlagte konsulatafgifter udgjorde:

	Norske.			Svenske.			Tilsammen.		
Leith	£	190.	14. 3	£	25.	17. 11	£	216.	12. 2
Aberdeen	”	110.	6. 2	”	20.	11. 1	”	130.	17. 3
Alloa	”	83.	19. 6	”	68.	0. 2	”	151.	19. 8
Arbroath	”	2.	19. 2	”	0.	10. 0	”	3.	9. 2
Ardrossan	”	124.	4. 2	”	5.	12. 4	”	129.	16. 6
Ayr	”	53.	5. 5	”	1.	13. 3	”	54.	18. 8
Boness	”	236.	1. 10	”	74.	3. 9	”	310.	5. 7
Burntisland	”	197.	9. 11	”	239.	14. 3	”	437.	4. 2
Charlestown	”	12.	9. 7	”	7.	6. 3	”	19.	15. 10
Dundee	”	46.	2. 11	”	6.	9. 11	”	52.	12. 10
Dysart	”	44.	15. 10	”	—	—	”	44.	15. 10
Fraserburgh	”	34.	1. 4	”	9.	7. 2	”	43.	8. 6
Glasgow	”	315.	11. 7	”	80.	5. 10	”	395.	17. 5
Grangemouth	”	386.	0. 8	”	171.	19. 8	”	558.	0. 4
Granton	”	59.	14. 1	”	54.	7. 9	”	114.	1. 10
Greenock	”	107.	9. 10	”	3.	1. 7	”	110.	11. 5
Overføres	£	2 005.	6. 3	£	769.	0. 11	£	2 774.	7. 2

	Overført	Norske.			Svenske.			Tilsammen.		
	£	2 005.	6.	3	£ 769.	0.	11	£ 2 774.	7.	2
Kirkwall	"	0.	13.	9	" 1.	0.	6	" 1.	14.	3
Lerwick	"	32.	16.	0	" 5.	7.	1	" 38.	3.	1
Macduff.	"	1.	3.	11	" 0.	8.	7	" 1.	12.	6
Methil	"	245.	17.	3	" 156.	3.	11	" 402.	1.	2
Montrose	"	22.	8.	4	" 0.	16.	9	" 23.	5.	1
Peterhead	"	25.	17.	8	" 11.	6.	10	" 37.	4.	6
St. Davids	"	8.	14.	10	" 2.	6.	0	" 11.	0.	10
Stornoway	"	26.	1.	9	" 2.	1.	0	" 28.	2.	9
Troon	"	33.	11.	2	" —			" 33.	11.	2
Wick	"	23.	14.	1	" 1.	13.	5	" 25.	7.	6
Tilsammen	£	2 426.	5.	0	£ 950.	5.	0	£ 3 376.	10.	0
hvoraf tilfaldt kon-										
sulskassen	"	1 308.	9.	7 $\frac{1}{2}$	488.	1.	5 $\frac{1}{2}$	" 1 796.	11.	1
mod i 1898	"	1 274.	17.	2 $\frac{1}{2}$	473.	15.	11	" 1 748.	13.	1 $\frac{1}{2}$
i 1897	"	1 163.	0.	4 $\frac{1}{2}$	409.	13.	4 $\frac{1}{2}$	" 1 572.	13.	9

Til Ulricæ Eleonoræ kirke i London opkrævedes af svenske fartøier i

1899	£ 59.	5.	4
1898	" 76.	1.	7
1897	" 64.	16.	3

Til den norske sømandskirke i Leith indkom som frivillige gaver fra norske skibsførere i

1899	£ 8.	7.	3
1898	" 10.	5.	1
1897	" 9.	11.	7

Af sømandsanvisninger hjemsendtes i 1899 ingen til det kongl. kommerce-kollegium eller departementet for det indre.

Sømandene foretrækker som regel at købe kortsigtige bankanvisninger paa London, der erholdes uden nævneværdig udgift og lettelig omsættes i hjemlandet, og hvorved beløbene hurtigere kommer adressaterne ihænde. Paa saadan maade hjemsendtes ved konsulatets medvirkning ikke ubetydelige beløb i det forløbne aar.

Antallet af skibbrudne, syge, nødlidende sømænd og andre personer, der modtog understøttelse af konsulatet, udgjorde:

Norske.	Svenske.	Udlændinger.	Tilsammen.
116	59	2	177

Antallet af paa- og afmønstringer var:

Norske fartøier paamønstrede	186,	afmønstrede	371
Svenske —	—	22,	— 40

Fra norske fartøier rømte 17

" svenske " " 4

Antallet af expeditioner afsendte fra konsulatet udgjorde:

Til indredepartementet	160
„ udenrigsdepartementet	39
„ kommercekollegium	65
„ vicekonsulaterne, andre myndigheder og private mænd	1 680
Tilsammen	1 944
mod i 1898	2 024
og i 1897	2 045

Følgende fartøier blev paa grund af overlastning stansede af Board of Trade i 1899:

Dampskibet „Gambetta“ af Bergen, skipper J. B. Kårs, den 10de februar.
 — „Dovre“ af Kristiania, skipper Chr. Jacobsen, den 25de april.
 — „Concordia“ af Helsingborg, skipper J. A. Lund, den 25de august,
 samtlige efter at have indtaget kulladninger i Methil.

Følgende tabeller viser vareomsætningen mellem Norge og Skotland for aarene 1898 og 1899.

Import fra Norge.					
1898.			1899.		
Varesorter:	Mængde.	Værdi i £.	Mængde.	Værdi i £.	
Hugget trævirke . . loads	67 286	73 422	loads 83 232	90 650	
Saget —	56 510	100 027	„ 57 484	101 727	
Stav	12 596	35 609	„ 14 483	40 228	
Rammer, lister m. m.	—	5	—	69	
Byg	—	—	cwt. 30	10	
Ærter	—	—	„ 10	5	
Jernmalm	—	—	tons 23	69	
Stangjern tons	10	31	„ —	—	
Gammelt jern	202	383	„ 65	137	
Forarbejdet jern og staal	—	9 626	„ —	9 173	
Is	29 777	25 255	„ 38 563	27 181	
Sten	4 688	6 849	„ 8 160	12 995	
Olie og tran tuns	3 579	57 667	tuns 4 179	66 276	
Smør cwt.	4	20	ctw. 10	50	
Margarin	4 156	10 737	„ 4 441	11 373	
Kondenseret melk	1 665	3 197	„ 2 246	4 132	
Papir	98 105	80 442	„ 129 391	128 476	
Pap	5 547	2 433	„ 5 944	2 676	
Kemisk træmasse . . tons	8 642	71 368	— tons 7 181	53 778	
Mekanisk —	19 853	56 120	„ 20 349	57 504	
Andre materialier for papirtilvirkning.	51	501	„ 4	45	

Export til Norge.

1898.				1899.			
Varesorter.	Mængde.	Værdi i £.		Mængde.	V. i £.		
Husdyr		2	15	2		10	
Klæder.		—	15 410	—		10 019	
Vaaben, ammunition		—	—	—		240	
Tomsække	duzin	11 423	2 376	duzin	3 665	996	
Brød og kjæks . . .	cwt.	180	361	cwt.	168	467	
Mursten	tusinde	340	648	tusinde	222	480	
Kautschuk.		—	2 006	—		4 774	
Velocipeder og dele deraf		—	27	—		12	
Vogne og dele deraf		—	35	—		1 577	
Kemikalier		—	831	—		920	
Kridt	tons	104	60	tons	124	120	
Kul.	"	373 285	169 629	"	401 496	198 968	
Kobber	cwt.	8	20	cwt.	17	83	
Taugverk		6 062	8 703	"	3 306	5 957	
Korn		—	1 112	—		535	
Bomuldstøier		—	30 454	—		29 444	
Farvestoffe		—	543	—		905	
Porcelæn, stentøi . .		—	1 977	—		1 463	
Fisk		—	1 960	—		—	
Møbler		—	238	—		269	
Glas		—	141	—		56	
Talg, fedt	"	381	204	368		214	
Kortevarer		—	763	—		535	
Knive m. m.	"	74	388	2		16	
Hatte	duzin	19	60	35		68	
Landbrugsredskaber		—	—	—		187	
Videnskabelige instru-							
menter		—	434	—		123	
Valset og uvalset							
jern og staal . . .	tons	21 851	131 968	tons	14 908	111 454	
Jutegarn	pund	360 500	3 188	pund	260 600	2 652	
Jutetøier		—	34 411	—		19 049	
Læder		—	89	—		260	
Lingarn	"	106 100	2 649	"	130 500	3 416	
Lintøier		—	11 585	—		25 013	
Maskinerier		—	39 484	—		35 720	
Gjødningsstoffer . . .		—	660	—		4 449	
Mediciner		—	213	—		291	
Kjød og flesk		—	—	cwt.	5	10	
Metalvarer		—	98	—		—	
Musikinstrumenter . .		—	20	—		21	
Frø af alle slags . . .		—	679	—		493	
Oliedug og linoleum	yard	64 500	5 557	yard	68 200	5 614	
Malervarer		—	726	—		703	
Papir	cwt.	584	732	cwt.	1 199	1 384	
Pickles		—	48	—		43	
Poteter		—	—	12 600		1 196	
Pletvarer		—	—	"	—	80	

	1898.		1899.	
Varesorter:	Mængde.	Værdi i £.	Mængde.	Værdi i £.
Kobberstik m. m. . .	—	10	—	51
Provisioner	—	—	—	246
Staal og jernskibe . .	—	—	tons 659	10 500
Silkevarer	—	72	—	74
Whisky etc.	gallons 48 961	18 127	gallons 57 763	19 695
Skrivematerialier . .	—	20	—	—
Sukker	cwt. 72 013	42 551	cwt. 40 062	25 657
Sirup	" 27 392	11 542	" 32 216	13 882
Uvalset tin	" 20	71	—	—
Tobak	pund 1 350	281	pund 310	48
Trævarer	—	70	—	151
Uldgarn	" 69 600	5 107	" 62 700	4 377
Uldtøier	—	5 850	—	7 836
Zinkvarer	cwt. 1	5	—	—
Andre uforarbejdede artikler	—	1 131	—	1 064
Andre forarbejdede artikler	—	1 816	—	2 059
Tilsammen £ 576 628		£ 566 553		

Opgave over udførselen af udenlandske og koloniale varer fra Skotland til Norge.

		1898.		1899.	
Varesorter:	Mængde.	Værdi i £.	Mængde.	Værdi i £.	
Margarin	cwt. 14	35	—	—	
Kautschuk	" 155	2 606	cwt. 58	908	
Kork	tons 3	75	" 1	35	
Korn og mel	cwt. 1 009	284	" 1 804	942	
Bomuldstøier	yards 4 200	106	yards 7 050	188	
Flasker	gross 13	8	—	—	
Droguer	—	—	—	27	
Gummi, harpix	cwt. 6	24	—	—	
Fisk	—	—	cwt. 285	375	
Maskinerier	" 22	23	—	460	
Jute	tons 311	3 052	tons 89	1 092	
Læder	—	86	—	227	
Musikinstrumenter	—	—	—	15	
Tran	tuns 112	1 766	tuns 38	535	
Stearin	" 1	85	" 2	90	
Trævirke, teak	load 1	5	—	—	
— saget furu	" 4	42	" 2	12	
Kaffe	cwt. 3	22	—	—	
Korinther	" 1	1	—	—	
Lime-juice	gallons 36	5	—	—	
Cognac	" 4	4	—	—	
Rom	" 98	13	gallons 30	6	
Genever	—	—	" 8	8	
		Overføres £ 8 242			£ 4 920

	Overført	£ 8 242		£ 4 920
The	pund 2 074	153	pund 668	52
Tobak	„ 11 598	300	—	—
Vin paa fad	gallons 121	20	gallons 6	8
Do. - flasker	—	—	„ 8	10
Tilsammen		£ 8 715		£ 4 990

Kul.

Der exporteredes i 1899 fra Skotland til:

Belgien	67 379 tons
Danmark	888 349 „
Frankrige	408 789 „
Tyskland	1 579 752 „
Holland	134 551 „
Italien	410 738 „
Norge	399 982 „
Rusland	698 025 „
Spanien	100 513 „
Sverige	629 790 „
Andre lande i Europa	90 366 „
	5 408 234 tons
Lande udenfor Europa	364 739 „
Total export	5 772 973 tons
Til havne i Storbritannien	3 179 878 „
Tilsammen	8 952 851 tons
mod i 1898	9 680 513 „
Nedgang i 1899	727 662 tons

Som det var at forudse, vilde afskibningen af kul fra Skotland i det forløbne aar vise en betydelig tilbagegang sammenholdt med 1898, da exporten af skotske kul paa grund af den store kulstrik i Wales viser et abnormt høit tal. Afskibningerne i 1898 viser saaledes en tilvekst af ikke mindre end 1 437 043 tons sammenholdt med 1897, og det er særdeles tilfredsstillende at notere, at af dette tal 709 381 tons beholdtes i 1899 som overskud over 1897.

I forbindelse med exporten til Italien bemærkes de store c. i. f. kontraheringer for afskibninger i aarets løb. De fragtslutninger til 9 sh., som blev gjorte — time charter — for hele aaret, kom gjennemsnitsfragten mærkelig nær, idet denne udgjorde 8 sh. 11³/₄ d. Exporten til Østersjøen var meget stor, og paa grund af mangel paa engelske kul købte de russiske statsjernbaner ifjor skotske kul og vil sandsynligvis iaar gjentage ordren.

Skibsbyggeri.

Som man havde ventet, blev aarets produktion endog større end i 1898. Store udvidelser foretoges i de forskellige skibsbygnings- og maskinetaablissementer for at kunne udføre indløbne ordres, og de forskellige byggedistrikter høstede i lige grad fordelene af de gode tider. Bygningen af krigsskibe faldt væsentligst paa de store hovedcentre og forøgede derved i høj grad den ved disse byggede tonnager, men i fordelingen af arbeidet for handelsflåden er der ingen saadanne distinktioner at bemærke.

Paa Clyden sættes paa vandet i 1899 491 074 tons mod 466 832 tons i 1898 og 340 037 i 1897, hvoraf seiltonnage 14 618, hovedsagelig lægtene af alle mulige typer. Intet søgaaende seilskib blev i 1899 bygget paa Clyden. Antallet af dampskibe udgjorde 243 til samlet tonnage 476 456.

Ved skibsbyggerierne ved Firth of Forth løb af stabelen 30 fartøier, tilsammen 15 642 tons, hvoraf et seilskib, 850 tons.

I Dundee byggedes 19 skibe drægtige 17 908 tons mod 21 fartøier, 14 292 tons i 1898; saantlige skibe var dampbaade.

Aberdeens skibsbyggeri satte 28 skibe, fornemlig trawlers, paa vandet; samlet tonnage 11 973 tons mod i 1898 28 skibe, 7 449 tons.

Træmasse.

Forbruget af kemisk træmasse tiltog noget i Skotland i løbet af 1899, hvilket ikke er at tilskrive bygning af nye fabrikker, men udvidelse af de eksisterende, idet papirfabrikanterne finder denne vare mere og mere nødvendig og uundværlig for fabrikationen. I begyndelsen af aaret viste markedet en tendens til at falde, men sommerens tørke forårsagede mindre tilførsel, og markedet blev igjen fastere. Aaret sluttede med livlig efterspørgsel, især delshed efter sodapulp. For mekanisk masses vedkommende gjorde samme grund for prisstigning sig gjældende, kun i højere grad, og paa høsten steg priserne hurtig. Dette aar begynder med meget smaa beholdninger af alle slags og god efterspørgsel, som der synes at være liden udsigt til at kunne dække, saa at papirfabrikanterne har opmærksomheden henvendt paa andre materialier.

Importen til Skotland var i løbet af 1899:

kemisk masse	24 479 tons, £ 193 875
mekanisk	21 567 „ - 61 166

Is.

Indførselen fra Norge til Skotland udgjorde i 1899:

Til Leith	6 944 tons.
- Aberdeen	7 659 "
- Dundee	1 658 "
- Glasgow	16 690 "
- Inverness	125 "
- Montrose	660 "
- Lerwick	150 "
- Peterhead	311 "

Tilsammen 34 197 tons.

Af kunstig is angives at være tilvirket:

I Aberdeen	ca. 21 000 tons.
- Glasgow	" 11 500 "
- Leith	" 3 500 "

Tilsammen ca. 36 000 tons.

Smør.

Af norsk og svensk smør indførtes direkte kun smaa kvantiteter.

Smør fra det sydlige Sverige indføres dog over Danmark under danske mærker.

Fiskerierne

ved de skotske kyster gav i 1899 sammenholdt med 1898 følgende udbytte:

Slags.	1899.		1898.	
	Mængde cwts.	Værdi £.	Mængde cwts.	Værdi £.
Sild . . .	3 233 118	1 144 714	4 691 383	949 044
Hyse . . .	784 941	478 141	747 916	427 213
Torsk . . .	514 557	223 595	556 283	216 593
Flyndre . .	92 419	99 444	73 110	79 900
Lange . . .	155 248	46 673	111 610	35 235
Soles . . .	23 030	46 969	17 749	36 949
Helleflyndre	22 785	33 256	24 553	33 058
Hvitting . .	56 743	31 029	39 639	21 205
Skjælfisk .		80 504		77 268
Andre slags	285 670	87 491	282 978	77 295

£ 2 271 816

£ 1 953 760

Frugtmarkedet.

Dampskibsfragterne for kul stillede sig ved aarets begyndelse fra Leithsfjorden paa 6 sh. 6 sh. 3 d for Aarhus for 1 500 tons baade og paa 6 sh. for større dampere. 7 sh. 9 d å 7 sh. 6 d var gangbar fragt til danske 14' havne, 6 sh. 3 d å 6 sh. 6 d til østersøiske havne for hændigø baade

og 9 sh. 3 d à 9 sh. 6 d til Genua. Fragterne dalede imidlertid i aarets første to maaneder, saa at de ved marts maanedes begyndelse stillede sig omtrent saaledes: Aarhus 4 sh. 9 d for 1 500—2 000 tons, Fredrikshavn 5 sh., Kjøbenhavn 5 sh., Horsens, Veile, Kolding 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d, 14' danske havne 6 sh., Kiel, Flensburg, Wismar 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d, Neufahrwasser 5 sh. à 5 sh. 3 d, Helsingborg 5 sh. 6 d, Kristiania, Drammen 5 sh. 6 d à 6 sh. efter dampernes størrelse, nordlige Norge 4 sh. 9 d à 5 sh. For reiser over sæsonen noteredes til Kronstadt 6 sh. Örnskjöldsvik 5 sh. 9 d à 6 sh. Til Middelhavet sluttedes: Genua 8 sh. 9 d à 9 sh., Venedig og Triest 10 sh. 9 d à 11 sh. Til La Plata, Buenos Ayres eller Boca opnaaedes 11 sh. 3 d. I løbet af marts maaned var fragterne fastere for prompt afskibning, men dalede ved maanedens slutning, da presserende ordres blev effektuerede, og satserne stod ved midtpunktet af april omtrent paa samme niveau som i begyndelsen af marts. I slutningen af april og begyndelsen af mai, da afskibningerne til Østersjøen kom igang, sluttedes til Ålborg 5 sh. 3 d, Kjøbenhavn 5 sh. 6 d, Kiel, Flensburg, Wismar 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d, Neufahrwasser 5 sh. 3 d, Pillau 5 sh. 6 d, Königsberg 7 sh., Libau 5 sh. 6 d, Kronstadt 5 sh. 9 d prompt, Helsingfors 6 sh. à 6 sh. 3 d, Gefle 5 sh. 9 d, Malmö 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d, Hommelvik 5 sh. 3 d, nordlige Norge 5 sh., Middelhavsfragterne stod svagere. Der sluttedes til Genua à 7 sh. 6 d à 8 sh. Venedig eller Triest 8 sh. 9 d, Alexandria 8 sh. I løbet af mai maaned var stemningen fastere og vedblev saadan ogsaa i juni, saa at der ved midten af denne maaned sluttedes til Aarhus à 5 sh. 9 d, Kolding 6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d, Kiel, Flensburg eller Wismar 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d, Swinemünde 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d, Pillau 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d, Königsberg 7 sh. 9 d à 8 sh., Kronstadt 6 sh. 6 d à 7 sh., Helsingfors 7 sh., Örnskjöldsvik 6 sh., Stockholm 6 sh., Norrköping 6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d, Helsingborg 6 sh. 3 d, Drammen 6 sh., nordlige Norge 5 sh. 6 d à 5 sh. 9 d. Middelhavsfragterne holdt sig derimod mindre faste og sluttedes til Genua à 8 sh. à 8 sh. 3 d, Alexandria 10 sh. 6 d à 10 sh. 9 d. I juli og august maaneder holdt fragterne sig faste til omtrent sidst angivne rater med nogen stigning ved slutningen af august, hvilken vedvarede i september, og sluttedes omkring midten af sidstnævnte maaned til Aarhus à 6 sh. 3 d, Aalborg 6 sh. 6 d, Fredrikshavn 6 sh. à 6 sh. 3 d, danske 14' havne 7 sh. 3 d, Kiel, Flensburg eller Wismar 6 sh. 9 d à 7 sh., Pillau 6 sh. 9 d, Königsberg 8 sh. 3 d, Kronstadt 7 sh. 3 d, Stockholm 7 sh. 3 d, Helsingborg 6 sh. 9 d, Kristiania 6 sh. à 6 sh. 3 d, Hommelvik 5 sh. 9 d à 6 sh., Bodø 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d. Middelhavsfragterne var omtrent uforandrede og noteredes til Genua 8 sh. 6 d à 9 sh., Konstantinopel 8 sh. 6 d à 9 sh., Alexandria 10 sh. 6 d à 10 sh. 9 d. Ved oktobers begyndelse var der færre ordres paa markedet, men raterne holdt sig dog uforandret til udi maaneden, da de dalede noget. Ved udgangen af denne maaned noteredes: Aalborg 5 sh. 9 d à 6 sh., Aarhus 5 sh. 9 d, Fredrikshavn 5 sh. 9 d, Horsens, Kolding 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d, Kiel, Wismar 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d, Königsberg 8 sh. 9 d, Riga 6 sh. à 6 sh. 3 d, Kristiania 6 sh. 6 d, Hommelvik 6 sh., Bergen 6 sh. Middelhavsfragterne derimod steg noget, og sluttedes til Gibraltar à 7 sh. 9 d, Algier 9 sh., Genua 10 sh. 3 d, Triest, Venedig 12 sh. 6 d, samt til Cape Town 17 sh. à 18 sh. I november maaned blev markedet fastere med opadgaaende tendens i raterne, hvilke ved maanedens udgang stillede sig saaledes: Fredrikshavn 6 sh. 3 d, Aarhus 5 sh. 9 d, Kjøbenhavn 5 sh. 9 d, Horsens 7 sh., Veile 7 sh. 6 d, danske 14' havne 7 sh. 9 d, Kiel, Wismar 6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d, Neufahrwasser 6 sh. 3 d, Riga 6 sh. 6 d, Helsingfors 7 sh. 6 d à 8 sh., Gefle 7 sh.

3 d, Stockholm 7 sh. 3 d, Malmö, Helsingborg 6 sh., Kristiania 6 sh. 6 d, Larvik 6 sh. 6 d. Middelhavsfragterne holdt sig uforandrede. Afskibningerne til Østersjøen var ved denne tid i stadig aftagen paa grund af den fremskredne aarstid og efterspørgselen efter tonnageringere, men raterne holdt sig alligevel ganske godt oppe indtil aarets udgang. I december opnaaedes: Kiel 6 sh. 6 d, Fredericia 6 sh. 1½ d, Genua 9 sh.

Træfragterne stillede sig ved aarets begyndelse omtrent saaledes for dampskibe: Archangel—Grangemouth 40 sh, Kem og Onega—Grangemouth 38 à 40 sh., Hernösand—Leith 22 sh. 6 d, Söderhamn—Grangemouth 22 sh. 6 d, Kronstadt—Grangemouth 21 sh. à 21 sh. 6 d, Räfsö—Dundee 24 sh. 6 d, Hernösand—Inverness 25 sh.—25 sh. 6 d. Ved begyndelsen af april steg raterne lidt, og sluttedes Hernösand—Grangemouth 24 sh, Kronstadt—Grangemouth 22 sh. à 22 sh. 6 d, Söderhamn—Inverness 27 sh. 6 d. Raterne holdt sig fast fremover vaaren med stigende tendens. I mai sluttedes Sundsvall—Granton à 24 sh. I juni og første halvdel af juli var der ingen nævneværdig forandring i fragterne, der dog holdt sig faste, men efter denne tid steg de betydelig, og sluttedes nu Räfsö—Grangemouth 27 sh. 6 d, Sundsvall—Grangemouth 26 sh. 6 d à 27 sh., Kronstadt—Aberdeen 25 sh., Hernösand—Dundee 31 sh, Hernösand og Örnsköldsvik—Boness 30 sh. I september og oktober stillede fragterne sig som følger: Kronstadt—Grangemouth 25 sh. à 26 sh., Sundsvall—Grangemouth 30 sh., Kronstadt—Dundee 30 sh. Ingen nedgang fandt sted til sæsonens udgang, men var der ei synderlig efterspørgsel efter tonnager efter slutningen af september.

I Seilskibsbefragtningen for kul fra Leithsfjorden blev meget lidet udrettet i aarets første to—tre maaneder, men de faa skibe, der var i fragt, opnaaede ganske gode rater, saaledes til Holmestrand £ 6. 15. 0, Kristiania, Tønsberg £ 6. 5. 0, Moss £ 6. 0. 0, Horten £ 6. 5. 0, Kragerø £ 5 10. 0, Kristiansand £ 5. 10. 0, Göteborg £ 5. 10. 0, Heiligenhafen £ 7. 5. 0, alt pr. keel. Fragterne holdt sig oppe udover vaaren, og sluttedes til Trelleborg £ 6. 0. 0, Gräsö £ 6. 0. 0, Hernösand £ 5. 5. 0, Grenaa £ 6. 0. 0, Dangård £ 6. 0. 0, Hudiksvall £ 6. 3. 0, Helsingborg £ 6. 0. 0, Göteborg £ 5. 0. 0, Örnsköldsvik £ 5. 10. 0, Fredrikstad £ 5. 5. 0, Kristiansand £ 5. 0. 0, Hammerfest £ 6. 10. 0, Stege £ 7. 5. 0, Königsberg £ 8. 0. 0, Helsingfors £ 6. 5. 0. I juni begyndte efterspørgselen efter seilere at tiltage sterkt, og fragterne steg tilsvarende. Til Königsberg opnaaedes £ 8. 10. 0, Memel £ 6. 10. 0, Trelleborg £ 6. 10. 0, Drammen £ 6. 0. 0, Vardø £ 7. 0. 0. Med stadig vedvarende opgang i juli og august sluttedes til Helsingfors £ 7. 0. 0, Åhus £ 7. 0. 0, Kotka £ 7. 5. 0, Hernösand £ 6. 0. 0 à £ 6. 5. 0, Gottskar £ 6. 15. 0, Helsingborg £ 7. 0. 0, Fredrikstad £ 5. 10. 0, Tønsberg £ 6. 0. 0, Mandal £ 6. 0. 0, Skien £ 6. 0. 0, Hangö £ 6. 10. 0, Cappelø £ 7. 15. 0. Fragterne holdt sig stadig faste og opadgaende til aarets udgang, og kan følgende befragtninger noteres: Halmstad £ 6. 5. 0, Fredrikstad £ 6. 2. 6, Moss £ 6. 10. 0, Kristiania £ 6. 10. 0, Drammen £ 6. 15. 0, Tønsberg £ 6. 10. 0, Skien £ 6. 5. 0, Drammen £ 6. 15. 0, Tønsberg £ 6. 10. 0, Skien £ 6. 5. 0, Flekkefjord £ 7. 0. 0, Grenaa £ 8. 0. 0, Holbæk £ 8. 10. 0, Stege £ 9. 0. 0, Demerara (pr. ton) 12 sh. 6 d, Cape Town 16 sh. 6 d.

Træfragterne for seilskibe stillede sig fra vaaren paa 24 sh. Söderhamn—Leith, 24 sh. 6 d Hernösand—Leith, 24 sh. Sundsvall—Grangemouth,

23—24 sh. Hernösand, Sundsvall—Methil, 39—40 sh. Archangel—Grangemouth. Fremover sommeren blev fragterne fastere for august afskibninger, da senere afseiling fordyrer assurancen paa lasten, og foretrækkes dampere for september. Der sluttedes Gefle—Grangemouth 27 sh. 6 d, Hernösand—Grangemouth 25 sh. 6 d à 26 sh. à 27 sh. 6 d, Råfsö—Grangemouth 27 à 28 sh., Lovisa—Tayport 28 sh., Hernösand—Leith 26 sh., Sundsvall—Ayr 35 sh. 6 d. Senere paa aaret gik træfragterne tilbage for seilere af ovennævnte grund, og var der saagodtsom ingen efterspørgsel efter seiltoonage for planker og battens.

Leith. Omendskjønt man ved at kaste et blik paa statistiken over importerede og exporterede varer, antal af employerede skibe og dokindtægterne kunde faa det indtryk, at det forløbne aar i sin almindelighed ikke har været særdeles gunstigt for en by, der som Leith lever hovedsagelig af skibsfart, kan det dog med en gang siges, at handelsforholdene har været i høi grad tilfredsstillende. Jernbaneselskabernes mangel paa evne til at besørge den hele trafik har dog lagt betydelige hindringer iveien for omsætningen, især i de senere maaneder af aaret. Faatalligheden af lokomotiver, vogne, presenninger etc. er bleven alvorlig følt, og megen ubehagelighed og ophold af skibe har som følge deraf fundet sted. Den livlige handelsomsætning og industri-virksomhed inden landet har resulteret i forøget efterspørgsel efter kul, og blev der saaledes mindre at erholde for export. Dampskibe er derved blevne opholdte længe i havnen, og udbyttet af de gode fragter opnaaede i senere tider er saaledes ofte bleven forringet. Skibsfarten paa kontinentet saavel som kystfarten er stadig holdt vedlige og er endog tiltaget; et firma har maattet forøge antallet af sine dampskibe, skjønt efter statistiken kunde det omvendte sluttes. Forklaringen ligger deri, at et antal af i Leith hjemmehørende dampskibe er befragtet for fart paa andre havne i Firth of Forth og paa østkysten. Paa samme tid har lokale firmaer nydt pengefordelen deraf. Skjønt ingen bemærkningsværdig forøgelse kan noteres, hvad Atlanterhavsfarten angaar, har sæsonen dog været særdeles livlig. Det var stillere ved sommertid, i særdeleshed for Montrealfartens vedkommende, men da høstordrene løb ind, importeredes ladninger baade fra Canada og de forenede stater til særdeles lønnende fragter, og er udsigterne fremdeles gode for de første maaneder. Det er af interesse at bemærke, at det store antal skibe, befragtede af regjeringen i anledning af krigen i Transvaal i virkeligheden ikke har havt nogen som helst indflydelse paa dampskibsfarten paa disse kanter. Selvfølgelig er den af regjeringen brugte klasse af dampskibe forskjellig fra den her almindelig anvendte, men skulde man dog næsten have ventet, at virkningen paa fragterne vilde have gaaet i favør af rederne, men det modsatte er snarere tilfældet. Siden krigens udbrud er der nogen nedgang i fragtmarkedet i sin almindelighed, men der kan være delte meninger om, hvorvidt dette skyldes krigen, eller om nedgangen ikke hellere vilde have været saameget betydeligere, om krigen ikke havde udbrudt. Saameget er imidlertid sikkert, at stigningen i prisen paa bedstebunkerkul her fra 11 sh. til 13 sh. og 14 sh. er direkte at tilskrive krigen. At skibsfarten i sin almindelighed neppe er bleven berørt af nærværende abnorme efterspørgsel, viser, hvor umaadelig størrelsen af den britiske handelstonnage er. Arbeidet i dokkerne i det forløbne aar har foregaaet uden afbrydelse ved streiker, skjønt gjentagne forsøg har været gjort af foreningerne paa at faa vanskeligheder istand, men uden resultat.

Fragtmarkedet. Ved aabningen af sæsonen viste fragterne ingen betydelig forandring fra de i slutningen af 1898 gjældende satser, men efter-

som sæsonen skred frem, blev markedet fastere, og ved begyndelsen af andet halvår kunde en tydelig forandring bemærkes. Udover høsten steg fragterne og viste i september og oktober i mange tilfælde en stigning af fra 1 sh. til 2 sh. over de ved aarets begyndelse gjældende. Af forskellige grunde holdt stigningen sig ikke til slutningen af aaret, men i det hele maa sæsonen dog siges at have været lønnende. Paa den anden side har ikke alle lokale skibsredere høstet fuld fordel af stigningen, fordi betydelige befragtninger var blevne afsluttede, før stigningen begyndte, til dengang gjældende satser.

Kul. At anstille nogen sammenligning mellem exporten af kul i 1898 og forløbne aar vilde være misvisende paa grund af de abnormt store efterspørgsler i 1898 som følge af kularbejdernes store streike i Wales, men selv sammenholdt med den gennemsnitlige export viser 1899 en liden nedgang, hvilken imidlertid paa forskellige maader kan forklares. I det hele taget var efterspørgselen i begyndelsen af aaret god og vedblev saa til faste priser indtil midtsommers, da de faldt gennemsnitlig ca. 9 d pr. ton. Omkring sidste halvdel af oktober begyndte en voldsom efterspørgsel, og priserne steg i nogle tilfælde fra 25 pct. til 50 pct. Grunden hertil var delvis den, at kjøbere paa kontinentet paa grund af de høje priser ved aarets begyndelse undlod at dække sine behov i haab om nedgang udover sommeren og høsten, og i sidste øieblik maatte kjøbe før navigationens lukning.

Kontrakter er afsluttede for aaret 1900 til priser omtrent 2 sh. til 3 sh. højere pr. ton end de gjældende ved sæsonens begyndelse, men grube-eiernes tilbøielighed synes nu at være at negte at kontrahere, idet de venter højere priser, og da de har placeret endel af den aarlige produktion, foretrækker de selv at spekulere med resten.

Trælaster. 1899 var et travelt og heldigt aar i denne branche. Vistnok viser forretningen et mindre volum end i det foregaaende aar, men paa grund af den højere værdi paa alslags trælast er importørernes fortjeneste større. Følgende tabel viser importen af trælast til Leith i de sidste fem aar:

	Hugget.	Saget.
1895 . . .	5 631 loads	104 675 loads
1896 . . .	5 547 "	118 525 "
1897 . . .	6 259 "	143 886 "
1898 . . .	8 078 "	133 051 "
1899 . . .	6 514 "	119 792 "

Aberdeen. Der har været rig employ for alslags arbeide undtagen byggearbeide, i hvilken branche der har været overproduktion. I 1897, 1898 og 1899 beløb nybygninger i byen sig til en værdi af £ 1 500 000. 0. 0, hvilket oversteg behovet, og er udsigterne for indeværende aar flauhed i denne industribranche. Paa grund af indkaldelse af armeens reserve og militsen vil dog sandsynligvis de uemplojerede finde beskæftigelse.

Kvantiteten af granit importeret fra Sverige og Norge viser en nedgang, idet der i 1899 indførtes 10 213 tons mod 12 610 tons i 1898, medens eksporten fra Aberdeen af poleret granit steg, hvilket viser, at beholdningerne maa være mindre nu end tilsvarende tid forrige aar.

Kvantiteten af trælast af alle slags importeret fra Norge, Sverige og Rusland var 46 000 loads.

Skjønt endnu en ny fabrik sættes igang for tilvirkning af kunstig is, viste det sig umuligt at skaffe tilstrækkelig is for de store kvantiteter af fersk fisk, som daglig indkommer til Aberdeen, og 7 213 tons blev indført fra Norge mod i 1898 3 985 tons. Nogen jevn forøgelse af istilførselen fra Norge tør dog ikke paaregnes.

Kvantiteten af træmasse for papirtilvirkning er gaaet noget ned; den udgjorde i 1899 7 315 tons mod i 1898 7 975 tons.

Importen af papir tilvirket i Norge vedbliver med omtrent lignende kvantiteter som tidligere, dog indføres kun den kvalitet, der egner sig for indpakningspapir.

Sildefisket mislykkedes, medens line- og trawlerfisket slog godt til, og antallet af dampfiskerbaade tiltager aar for aar. Skibsbyggerierne sætter saamange paa vandet, som det er muligt at bygge, og den kapital, der er anbragt i denne industri, er meget betydelig.

Skibsfarten vedbliver at være lønnende, men viser ingen tilvekst for det forløbne aar.

Alle grene af tekstilindustrien er i en blomstrende forfatning, og med store ordres fra regjeringen paa haanden er der al udsigt til, at den vil vedblive at være det.

Boness. Kulexporten for det forløbne aar viser en betydelig stigning og stiller sig for de sidste 3 aar saaledes:

1897	462 137 tons.
1898	498 608 "
1899	527 987 "

Denne forøgelse skyldes for en stor del den omstændighed, at de kaledoniske kulgruber blev tilgængelige for Boness for første gang i det forløbne aar, og store kvantiteter er paa denne maade blevne skibede her, hvilke tidligere vilde have afgaaet fra konkurrerende havne, idet jernbanefragterne for kul og pitwood er blevne reducerede til samme satser som for nabohavnene gjældende baade til og fra de nævnte gruber. Dette vil ikke alene i betydelig grad forøge kulexporten fra Boness, men endnu mere centralisere pitwoodtraden her, idet Boness med sine naturlige fordele og med de nu reducerede jernbanefragter for pitwood vil være istand til at trække til sig forretningen i denne branche fra andre havne, som tidligere nød fordelene af lavere jernbanefragter. Det øieblikkelige resultat af trafiklettelserne ved de reducerede fragter for kul- og pitwoodtransporten viser sig i den store

forøgelse af trælastimporten for foregaaende aar, der udgjør næsten 50 pct. over den tilsvarende import for aaret 1896.

Følgende tal viser importen i de tre sidste aar:

	Hugget last.	Saget last.	Tilsammen.
	Loads.	Loads.	Loads.
1899	138 968	12 141	151 109
1898	116 991	8 001	124 992
1897	118 804	12 471	131 275

Priserne stillede sig i 1899 saaledes:

	3"	3 1/2"	4"	4 1/2"	5"
Foraar . . .	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	4 sh. 6 d	5 sh. 6 d	6 sh. 6 d
Sommer . . .	3 sh. 8 d	4 sh. 2 d	4 sh. 10 d	5 sh. 10 d	6 sh. 10 d
Høst	4 sh. 0 d	4 sh. 6 d	5 sh. 4 d	6 sh. 4 d	7 sh. 4 d

Disse priser er exceptionelt høje, og i betragtning af de store beholdninger i forskellige havne i Leithfjorden er man bange for, at de ikke vil holde sig, med mindre afskiberne undlader at oversvømme markedet med tidlige afskibninger i 1900, hvilke utvilsomt vil trykke priserne ned.

Den almindelige handelsomsætning for denne havns vedkommende er stadig voksende, og da dok og havn i indeværende aar vil blive North British Railway Co.s eiendom, haaber man, at selskabet hurtig vil skaffe fornøden dokaccomodation, der saa højlig tiltrænges.

Dundee. Træl a s t. Til Dundee importeredes i 1899:

fra Norge . . .	3 132 loads,
„ Sverige . . .	6 855 „

Tilsammen 9 987 loads,

mod i 1898:

fra Norge . . .	2 486 loads,
„ Sverige . . .	11 750 „

Tilsammen 14 236 loads,

altsaa en tilbagegang for Sveriges vedkommende af 4 895 loads og en forøgelse for Norges vedkommende af 4 294 loads, medens den samlede import af trælast til Dundee i 1899 viser det høieste tal i det sidste tiaar.

Grunden hertil er som paapeget i tidligere rapporter at søge deri, at russisk trælast foretrækkes som indredningsmateriale for bygninger. Hovedimporten foregaar fra Finland og Kronstadt og udgjorde i 1899 72 604 loads mod i 1898 40 223 loads.

Fra Canada indførtes 6 699 loads tømmer og fra de forenede stater 5 529 loads tømmer. Fra sidstnævnte land vilde importen have været større, hvis ikke to større seilskibe med ladninger af 2 600 loads pitchpine havde totalt forlist paa reisen,

Priserne steg atter betydeligt i 1899. Battens $6\frac{1}{2}'$. $7'$. $2\frac{1}{2}'$, som i september-oktober 1898 kunde kjøbes til £ 5. 12. 6 à £ 5. 15. 0 pr. std., solgtes i tilsvarende tidsrum 1899 for £ 6. 15. 0 à £ 6. 17. 6, ja for enkelte partier opnaedes ligetil £ 7. 0. 0, ved slutningen af aaret kvoteredes for denne vare £ 7. 0. 0 fra Hernösand, £ 7. 10. 0 à £ 7. 12. 6 fra Kronstadt for afskibninger f. o. b. Tiltrods for de høje priser herskede almindelig livlighed i saavel bygnings- som maskin- og tekstilindustrierne, der imidlertid for førstnævntes vedkommende neppe vil holde sig i 1900, da behovet for nybygning er mere end dækket ved spekulationsbyggeri i de senere aar.

Fragter. Baade for skibninger fra Østersjøen og fra Hvidehavet, Canada og pitchpinehavnene var der god efterspørgsel efter tonnage, fornemmelig dampskibe. Fragterne var i løbet af aaret høiere end i de sidste to à tre aar. Fra pitchpinehavnene var fragterne endog usædvanlig høje, men gik en større del af fortjenesten for rederierne tabt paa grund af forøgede lasteomkostninger og lange ophold baade paa afskibnings- og lossestederne. Fragterne fra Østersjøen til Dundee var i begyndelsen af aaret 25 sh. à 26 sh. pr. std. battens og steg senere i sæsonen til 32 sh. 6 d à 35 sh.

Der ankom til Dundee i 1899	30 norske skibe	tilsammen	13 673 tons
	5 svenske	—	1 502 "
mod i 1898	48 norske	—	15 990 "
	3 svenske	—	1 504 "

Nedgangen i den norske tonnage maa væsentlig tilskrives indstillingen af en regulær dampskibslinje, der i nogle aar har været opretholdt mellem det østlige Norge og Dundee og Aberdeen, væsentlig for transport af papir og papirmasse. Mangel paa tilstrækkelig last nødvendiggjorde inddragelsen.

Is. Otte skibe bragte 1 653 tons blokis fra Norge mod i 1898 seks skibe og 984 tons. Sidstnævnte aar var dog meget under et middelsaar paa grund af mangel paa is i Norge. Det er at befrygte, at importen vil aftage, naar en under bygning værende fabrik for tilvirkning af kunstig is om nogle maaneder begynder sin virksomhed, idet prisen for saadan kun vil være halvparten af den gjængse for norsk is.

Papir og papirmasse. Ophøret af den regelmæssige dampskibsforbindelse med det østlige Norge har selvfølgelig havt indflydelse paa indførselen af disse varer, idet der nu kun importeres for behovet paa stedet, medens tidligere større kvantiteter indførtes til forsendelse til andre distrikter. Af papir indførtes i 1899 kun 615 tons mod i 1898 1 977 tons, af papirmasse i 1899 105 tons mod i 1898 490 tons.

Flasker og fyrstikker. Importen af disse varer fra Sverige aftager stadig, idet Tyskland konkurrerer til billigere priser; medens der i aaret 1897 indførtes 158 tons tomme flasker fra Sverige, sank importen i 1899 til 30 tons. I 1897 indførtes direkte fra Sverige 40 tons fyrstikker og i 1899 kun 8 tons.

Jute. Der importeredes i 1899 til Dundee:

fra Calcutta	1 186 249	baller
„ Chittagong.	124 562	„
Tilsammen	1 310 811	baller
mod i 1898	1 395 800	„

Til transporten anvendtes 33 dampskibe tilsammen 83 455 tons og
28 seilskibe — 62 120 „

Fragterne fra Indien var ikke saa fordelagtige som paa andre farvande, men holdt sig faste i løbet af jutesæsonen. Dampskibe bringende de første ladninger opnaaede 32 sh. 6 d til 35 sh. pr. ton, men senere fæstede fragterne sig til 27 sh. 6 d saavel for seil- som dampskibe.

Sæl- og hvalfangst. Ikke paa flere aar har den arktiske hvalfangst været heldigere for Dundee end i 1899. 7 skibe — 1 mere end forrige aar — var beskæftigede med fangsten. Udbyttet var 26 hval paa 5 skibe, idet 2 var uheldige, nemlig „Active“ og „Polar Star“. Sidstnævnte fartøj blev indesluttet i isen og forliste i Hudson Bay. Dampskibene „Diana“, „Nova Zembla“, „Eclipse“ og „Esquimaux“ afgik direkte til Davis Straits og var alle mere eller mindre heldige. Dampskibet „Balaena“ afgik først til Grønland, men havde der intet held og gik saa videre til Davis Straits.

Resultatet af hvalfangsten var:

„Nova Zembla“	8 hval	— 6	tons barder	— 160 tons olie
„Diana“	10	„ — 5½	„	— 140 „
„Balaena“	3	„ — 2	„	— 45 „
„Eclipse“	3	„ — 1¾	„	— 40 „
„Esquimaux“	2	„ — 1¼	„	— 36 „

I Hudson Bay fangede:

„Active“ . . .	170 hvalros
„Polar Star“ . .	130 „ (tabte).

Paa grund af de daarlige priser for sælskind beskæftigede den arktiske flaaede sig ikke med denne fangst. For nærværende findes endnu store beholdninger af sælskind i Dundee, men kan samme ikke realiseres.

Sæl- og hvaltran sælges ogsaa daarlig, og høieste opnaelig pris er kun £ 18. 0. 0 pr. ton. Nogle smaa partier bottlenose-olie solgtes dog til £ 27. 10. 0 pr. ton.

Markedet for barder var ogsaa meget flaut. Et lidet parti, omtrent 1½ ton, solgtes i oktober à £ 1 400. 0. 0 pr. ton, men ved slutningen af aaret var £ 1 350. 0. 0 pr. ton ikke at erholde.

Fiskerier. Fiskerierne udvikledes meget i det forløbne aar. Flere fiskeselskaber dannedes og anskaffede tilsammen ikke mindre end 12 nye damptrawlers, der landede sin fangst i Dundee og holdt markedet vel forsynet.

Esparto. 21 dampskibe bragte 16 637 tons espartogræs fra Spanien og Nordafrika mod i 1898 24 dampskibe 15 836 tons.

Skibsbyggeri. For skibsbyggeriet var det forløbne aar særdeles gunstigt. Antallet af nybyggede fartøier var vel ikke saa stort som i 1898, men tonnagen var derimod ikke ubetydelig større. Der byggedes ialt 19 skibe med en samlet tonnage af 17 941 tons mod i 1898 27 skibe, drægtige 14 630 tons.

Dokreglementet og havneafgifter er uforandrede.

Glasgow. Aaret 1899 var for vestkysten af Skotlands vedkommende i industriel henseende aarhundredets bedste. I alle brancher herskede stor travlhed, specielt hvad skibsbyggeri, staal- og jernproduktion samt kul-export angaar. Staal fabrikeret her har igjen fundet veien til det kanadiske marked, der i lange tider har været i amerikanske fabrikanters hænder. Australien har modtaget store kvantiteter af rujern, og havde den produktive evne været større, vilde afsætning let have fundet sted.

Der har ikke i aarets løb været arbejdervanskeligheder af nogen betydning.

Staal. I løbet af hele aaret har fabrikerne arbeidet til det yderste for at tilfredsstille behovet, men efterspørgselen kunde dog ikke tilfredsstilles. Priserne har selvfølgelig steget betydelig, især for forarbejdet vare. Skibsplader steg fra £ 6. 17. 6 til £ 8. 0. 0 pr. ton. Kjedelplader fra £ 7. 15. 0 til £ 9. 10. 0 og vinkler (angles) fra £ 6. 10. 0 til £ 7. 17. 6.

Rujern. Scotch warrants, som den 31te december 1898 noteredes til 49 sh. 8 d, kostede samme dato i 1899 65 sh. 9 d og var endog engang i aarets løb oppe i 75 sh. 7 d. Det store hjemmeforbrug i forbindelse med, at Amerika istedetfor at konkurrere som tidligere selv var kjøber paa herværende marked, forklarer den store prisstigning.

Exporten til Norge var:	100 tons til værdi		£	385. 0. 0
og til Sverige:	430 " - "		"	1 762. 0. 0

Fra Sverige importeredes:

315 tons jernmalm værd		£	220. 0. 0
4 895 " rujern "		"	22 835. 0. 0
832 " stangjern "		"	7 497. 0. 0
11 " gammelt jern værd		"	37. 0. 0

samt forarbejdede jern- og staalvarer 36 003 cwt. til en værdi af £ 27 458.

Rør. Som tilfældet har været i alle brancher i staal- og jernindustrien har efterspørgselen efter staal- og jernrør ogsaa overgaaet al tidligere, og skjønt nye fabrikker er byggede, har produktionen paa langt nær ikke kunnet dække efterspørgselen. Priserne ansaaes ved slutningen af 1898 at

være høje, men steg i 1899 med 30 til 40 pct. Disse priser synes dog at trykke omsætningen, og køberne er ikke begjærlige efter at slutte kontrakter for fremtidig levering, hvilket tyder paa, at de anser toppunktet af priser for at være naaet.

Til Sverige exporteredes fra Glasgow 85 tons jernrør værd £ 1 247. 0. 0.

Kul. Ogsaa i denne industrigren var 1899 et rekordaar. Dertil har bidraget det gode forhold mellem kuleierne og arbeiderne, og tør man haabe, at overenskomster om lønninger fastsatte for 6 å 12 maaneder ad gangen, hvilket reducerer chancerne for pludselige stansninger af arbeidet til et minimum, maatte blive almindelige. I løbet af de første 6 maaneder fluktuerede priserne betydelig, men siden august steg de stadigt og var den 31te december 1899 høiere, end de har været paa omtrent 30 aar, hvilket for en stor del maa tilskrives opsvinget i fabrikvirksomhed af alle slags.

Priserne f. o. b. stillede sig i 1899 sammenholdt med 1898 saaledes:

	1899.	1898.
Dampkul	12 sh. 6 d	9 sh. 9 d
Splint	12 sh. 0 d	9 sh. 9 d
Ell	12 sh. 0 d	9 sh. 6 d
Main	11 sh. 3 d	8 sh. 9 d

Totalexporten fra Glasgow til Sverige var i det forløbne aar 81 322 tons, til Norge 47 144 tons.

Kemikalier. Omsætningen var god til høiere priser paa grund af sammenhold mellem fabrikanterne og høiere indkjøbspriser for raamaterial, idet baade kul og arbeidsomkostninger var dyrere.

Til Sverige exporteredes for	£ 194. 0. 0
fra — importerades „	83. 0. 0
„ Norge — „	105. 0. 0

Trævarer. Husbygning og skibsbygning foregik i 1899 i stor udstrækning, og efterspørgselen efter træmaterialier var som følge deraf meget livlig, fornemlig for husbygning, og priserne høje. Til skibsbygning anvendes imidlertid stadig mindre og mindre, idet dækshytter etc. af træ næsten er gaaet af brug og nu kun anvendes paa 1ste classes passagerdampskibe. Til bygning af jernbanevogne etc. konsumeredes større kvanta, ligesom fabrikanter af pakkasser og møbler var i livlig virksomhed. Fra Sverige indførtes trælast til en værdi af £ 3 109. 0. 0 foruden vindues- og dørrammer etc. til en værdi af £ 2 089. 0. 0.

Skibsfart. Fragterne viser stor stigning i 1899 sammenholdt med 1898, hvilket delvis forklares ved de høje priser, rederne har maattet betale for bunkerkul, og ved den enorme tonnage, draget bort fra handelsmarkedet for regeringens transport af tropper til Sydafrika. Jernbaneselskaberne er blevne stærkt kritiserede paa grund af sin ligegyldighed for kundernes krav ved ikke at skaffe tilveie et tilstrækkeligt antal transportvogne. Dampskibe har ligget dagevis og ventet paa sine kullaster, som har været færdige fra minerne, men ikke kunde føres frem paa grund af

vognmangel, og mange skibe gik til andre kulhavne istedetfor at vente her paa ubestemt tid. Svithjodsselskabet og d'herrer August Leffler & Son, Göteborg, holder dampskibsforbindelse gaaende mellem Glasgow og Göteborg, førstnævnte via Liverpool og sidstnævnte via Manchester, derfra med del af last bestemt for Glasgow. Herrerne Glen & Co., Glasgow, underholder ogsaa med sine dampskibe regelmæssig fart mellem Göteborg og Glasgow.

Korn og mel. Markedet var roligt og viste ingen voldsomme fluktuationer som i 1898. Grunden til, at ingen prisstigning fandt sted, tør kanske søges deri, at foruden rigelig forsyning fra de almindelige kilder det argentinske marked havde et overskud for export af omtrent 8 millioner quarters.

4 900 cwts. bønner til en værdi af £ 1 344 indførtes fra Sverige.

Is. Der indførtes fra Norge i 1899 16 690 tons blokis til en værdi af £ 13 709 mod i 1898 14 857 tons til værdi £ 13 225. Kvaliteten var god, men priserne lavere end i 1898.

Grangemouth. Totalværdien af importen fra Sverige og Norge beløb sig i 1899 til £ 397 324, hvilket sammenholdt med 1898 viser en tilvekst af £ 33 718.

Totalværdien af exporten til Sverige og Norge var £ 533 134 og viser sammenholdt med det foregaaende aar en nedgang af £ 31 911. Denne nedgang vedkommer kun Norge og antages at forklares ved den finansielle krise, hovedstaden delvis gennemgik i 1899.

Importen af toldfrie varer beløb sig til:

	fra Sverige . . .	£ 159 703
	„ Norge . . .	- 237 538
og af toldpligtige:	„ Sverige . . .	- —
	„ Norge . . .	- 83

Tilsammen £ 397 324

Exporten af britiske og irske varer var:

	til Sverige . . .	£ 137 214
	„ Norge . . .	- 390 731
og af varer fra udlandet og kolonierne:	„ Sverige . . .	- 1 631
	„ Norge . . .	- 3 554
hvilke beløb samtlige gjælder toldfrie varer. Exporten af toldpligtige do. udgjorde:	„ Sverige . . .	- —
	„ Norge . . .	- 4

Tilsammen £ 533 134

Havnen besøgte i 1899 af 106 svenske fartøier, af hvilke 58 var dampskibe, og af 359 norske fartøier, hvoraf 291 dampskibe. De regulære dampskibslinjer paa Stockholm, Kristiania og vestkysten af Norge holdtes gaaende som tidligere.

Den samlede export af kul i 1899 beløb sig til 1 460 093 tons, en forøgelse af 53 154 tons.

Exporten af rujern var 51 000 tons, en forøgelse af 385 tons.

Herværende skibsbyggerier satte 6 skibe paa vandet til en samlet tonnage af 7 689 tons.

For flere aar tilbage erkjendtes det allerede, at nærværende dokaccomodation ikke paa langt nær tilfredsstillede behovet og fornemmelig lagde hindringer i veien for kultraden. Forslag om bygning af en ny dok blev i slutningen af 1898 bifaldt af parlamentet. Arbeidet paabegyndtes i marts maaned forrige aar, og man venter, at dokken skal være færdig til juni 1903. Omkostningerne er ansatte til $1\frac{1}{4}$ million pund sterling. Den nye dok vil have et areal af 30 acres. Indløbet vil blive 600 fod langt og 80 fod bredt og vanddybden ved „spring“ 26 fod. Fem hydrauliske heisekraner for kul vil blive anbragte. De forskjellige pladse i dokken vil blive vel forsynede med hydrauliske kraner, ligesom adskillige pakhuse til opbevarelse af de forskjellige produkter vil blive opførte. Den almindelige mening er, at denne dok, naar den bliver færdig, vil komme til at tilfredsstille behovet for mange aar.

Granton. Følgende tabeller viser vareomsætningen mellem de forenede riger og Granton for aaret 1899, hvad de vigtigste artikler angaar:

Import fra Sverige:

Pitprops	loads	4 520	Tomflasker	matter	10 695
Planker og battens	„	3 671	Do.	gros	8 358
Træmasse	tons	8 763	Smør	fad	18 121
Papir	„	3 696	Hesteskosøm	kasser	3 859
Fyrstikker	kasser	13 711	Stole	stykker	3 470
Tyttebær	gallons	4 750	Laths	bundter	23 986
Sneller	sække	544			

Import fra Norge:

Pitprops	loads	1 491	Træmasse	tons	2 335
Planker og battens	„	1 864	Ved	loads	719

Export til Sverige:

Kul	tons	48 632	Plade- og vinkeljern	tons	525
Whisky	gall.	28 023	Maskinerier	„	316
Parafin etc.	fad	738	Rør	„	695
Do. voks	„	4 177	Jutefabrikat	„	531
Klid	tons	1 721	Traad og garn	„	467

Export til Norge: Kul 7 261 tons.

Greenock. Der ankom hertil fra fremmede havne i 1899 ialt 138 skibe til samlet tonnage 152 070, hvoraf fremmed nationalitet som pr. følgende tabel:

	Dampsk.	Seilsk.	Tilsammen.	Tonnage..
Danske	—	3	3	668
Hollandske	2	—	2	1 362
Tyske	1	—	1	872
Græske	1	—	1	1 101
Italienske	—	1	1	1 388
Norske	4	20	24	27 126
Russiske	—	2	2	1 316
Spanske	2	—	2	2 574
Tilsammen	10	26	36	36 407

Ladningerne var:

Træløst 25, erts 2, tjære 2, stav 1, korn 1, espartogræs 1 og i ballast 4 = 36.

I 1899 byggedes for fremmed regning i Greenock og Port Glasgow:

For Østerrige	5 dampskibe,	17 238 tons
„ Brasilien	5 —	1 663 „
„ Holland	2 —	4 700 „
„ Tyskland	2 —	2 650 „
„ Rusland	3 —	5 057 „
„ Spanien	2 —	2 936 „
„ Sverige	1 —	1 170 „
Tilsammen	20 dampskibe	35 414 tons.

Tømmer. Forretningen i samtlige brancher af tømmertraden har været meget livlig i det forløbne aar, og de gode tider har overhovedet holdt sig længere end vanligt under tidligere lignende opsving. Den fortsatte travlhed i de forenede staters industrigrene har skarpt afficeret den canadiske tømmertrade, medens koloniernes vækst og udvidelsen af den orientalske handel sterkt har paavirket den hjemlige industri. Husbygning, som for nogle aar siden foregik saa livlig, er imidlertid nu faldt noget af. Materialier af alle slags er steget saa stærkt i pris, at byggespekulanterne har maattet sige stop, saameget mere som ogsaa penge er blevne dyre. Der er desuagtet dog ikke grund til at forudsige nogen pludselig større indskrænkning af denne industrigren i det vestlige Skotland. Den momentane aarsag til den delvis voldsomme stigning i tømmerpriserne er at søge i de forhaanden-værende smaa beholdninger.

Pitchpine er steget mere end nogen anden tømmer-sort med undtagelse-

af alm, nemlig helt indtil 25 à 30 procent i den seneste tid; men da priserne var abnormt lave, er pitchpine endnu den fordelagtigste sort i forhold til prisen og konsumeres, saasnart ladningerne kommer. Af alm var beholdningerne ved aarets udgang ogsaa smaa, og priserne er stegne med 30 til 35 procent. Den største reduktion viser beholdningerne af teaktømmer, som neppe er en trediedel af den ved tilsvarende tid næst foregaaende aar forhaandenværende kvantitet. Anvendelsen af teak vedvarer uforandret, men der viser sig den samme tendens som for enkelte andre træsorters vedkommende til at indføre varen i mere eller mindre tilvirket stand. Denne forandring er ikke til fordel for Greenock, idet varerne i saadan form kan transporteres med dampskibe direkte op til Glasgow, da ingen vandaccomodation som for opbevaring af tømmer behøves.

Den samlede tømmerbeholdning er omtrent en trediedel mindre end ved udgangen af 1898, medens efterspørgselen er saa god som nogensinde. Markedet er derfor meget fast. Redpine, saavel kanadisk som østersjøisk, er saaledes steget med omtrent 30 pct.

Sukkerraffinering. Sukkerraffineringen, tidligere en af Greenocks hovedindustrier, viser i modsætning til alle andre industrigræne en beklagelig tilbagegang. Medens produktionen i 1898 var 144 000 tons, beløb den sig i 1899 kun til 115 000 tons, et tal betydelig mindre end halvparten af produktionen for 15 aar siden. Der er ingen udsigt til, at tilbagegangen vil stanse, tværtimod tyder alle tegn paa, at den vil vedvare og tilslut føre til fuldstændigt ophør af denne industri.

Macduff. Der ankom hertil i 1899 fire fartøier drægtige 465 tons mod i 1898 syv skibe til samlet tonnage 905 tons. Nedgangen skyldes de høje priser paa svensk og norsk trælast, der har nødvendiggjort anvendelse af skotske materialier til indredning af huse, trods at skandinavisk vare til rimelig pris altid foretrækkes for skotsk.

Af ben importeredes direkte kun 48 tons, men temmelig store kvantiteter bragtes hertil via Aberdeen pr. jernbane, idet større fartøier ikke kan komme ind i herværende havn. Omsætningen i gjødningsstoffer har været god.

Sildefiskeriet var meget daarligt, hvad kvantitet angaar, men fiskerne var dog temmelig tilfredse med udbyttet, da priserne var meget høje. Der indbragtes hertil 3 700 crans mod i 1898 10 000.

Fordybning og udvidelse af havnen er endnu ikke begyndt, men har man ansøgt regjeringen om et laan af £ 22 000 for at anvendes i dette øiemed.

Methil. Havnen besøgte i aarets løb af:

1 323 skibe,	638 205 tons,
hvoraf 1 011 dampsk.,	583 559 „
og 312 seilskibe,	54 646 „

Af disse var af norsk nationalitet:

121 dampskibe,	57 269 tons
66 seilskibe,	15 726 „
Tilsammen 187	72 995 tons

og af svensk nationalitet:

44 dampskibe,	35 091 tons
47 seilskibe,	11 031 „
Tilsammen 91	46 122 tons

mod i 1898: 184 norske skibe, 72 315 tons
og 70 svenske — 29 641 „

Importen, omfattende pitwood, søget træ, træmasse, flax, espartogræs etc., udgjorde tilsammen 53 785 tons, en nedgang af 346 tons sammenholdt med aaret 1898.

Af pitwood indførtes fra Norge . . .	3 961 tons
- — — — Sverige . . .	7 843 „
- søget træ — — Norge . . .	1 472 „
- — — — Sverige . . .	2 075 „
- træmasse — — Norge . . .	511 „
- — — — Sverige . . .	2 342 „

Exporten udgjorde af kul 1 316 937 tons, hvilket er 86 383 tons mere end i 1898. Af andre varer udførtes tilsammen 1 920 tons. Af kul sendtes til Norge 85 ladninger, 41 719 tons, og til Sverige 81 ladninger, 84 202 tons.

Størsteparten af de kul, der afskibes fra Methil, benævnes „3die klasse“ og kommer fra gruber beliggende inden en radius af 5 engelske mil fra dokkerne. Priserne paa disse kul f. o. b. Methil stillede sig i 1899 saaledes:

Januar—februar 8 sh. 3 d pr. ton.	November 12 sh.—12 sh. 6 d pr. ton.
Marts—juni 9 sh. —	December 12 sh. 6 d—13 sh. —
Juli—oktober 9 sh. 3 d —	

Exporten af 1ste klasses kul fra miner i det vestlige Fife var omtrent en trediedel af den samlede export. Priserne for denne sort stiller sig ca. 1 sh. à 1 sh. 6 d dyrere end ovenfor kvoterede.

Den nye dok er nu færdig og har skaffet stor lettelse for kulskeibningen, der er i stadig stigning og lader til for indeværende aar betydelig at ville overgaa 1899.

Et norsk fartøi forliste i 1899 inden dette distrikt, nemlig bark „Thorgny“ af Kragerø.

Batavia.

Aarsberetning for 1899 fra konst. konsul C. Weber, dateret 4de marts 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 til Batavia med ladning 2 dr. 550 tons og i ballast 7, alle seilskibe; til Soerabaia med ladning 7 dr. 7 661 tons og i ballast 3 dr. 5 110 tons; til Padang med ladning 7 dr. 3 899 tons, til Makassar ingen. Ialt ankom saaledes af norske skibe til konsulatdistriktet med ladning 16 dr. 12 110 tons og i ballast 10. Der afgik med ladning fra hovedstationen 9 skibe, fra Soerabaia med ladning 9 dr. 11 959 tons og i ballast 1 dr. 822 tons, fra Padang med ladning 7 dr. 3 899 tons, fra Makassar intet. Ialt afgik saaledes med ladning 25 skibe og i ballast 1.

Erlagte konsulatafgifter ved hovedstationen fl. 245.21, i Soerabaia fl. 488.34, i Padang fl. 130.42, i Makassar intet, tils. fl. 863.97.

Af svenske skibe ankom til Soerabaia 1 dr. 799 tons; konsulatavgift fl. 33.87.

Direkte indførsel fra Norge eller Sverige forekom ikke i det forløbne aar, idet alle norske og svenske produkter passerede gennem tyske eller hollandske exporthuse. Importhandelen har i det hele taget været gunstig, idet der paa grund af den rigelige sukkerhøst var mange penge i cirkulation blandt den indfødte befolkning.

Ved den forbedrede dampskibsforbindelse har der været vedligeholdt en regelmæssig kommunikation med Europa, Singapore, China og Australien, og paa grund af det store antal skibe, der har besøgt havnene i nederlandsk Indien, er fragtsatserne gaaet betydelig ned. En regelmæssig forbindelse mellem Java, Sumatra, Borneo og Celebes gjør det muligt for flere importfirmaer her at underholde en regelmæssig handel paa disse øer.

Svensk jern holder fremdeles sin stilling her paa øen og foretrakkes for alle andre sorter. Priserne er gaaet betydelig op henimod den sidste del af aaret, og en yderligere opadgaaende tendens ventes.

Fyrstikker. Man har længe næret alvorlig frygt for, at Japan tilslut skulde fortrænge det svenske fabrikat, og denne frygt har ikke aftaget. Japan sender for tiden hidud en fyrstikke, der ikke er ulig det svenske produkt, og da antallet af stikker i de japanske æsker er to gange saa stort som i de svenske, kan man lettelig forstaa, at med lige priser den japanske artikel foretrakkes. Regjeringen her har nu taget skridt til at beregne tolden ikke efter størrelsen af æskerne, men efter antallet af stikker i dem. Det er endnu ikke endelig afgjort, naar denne lov skal træde i kraft. Store partier af fyrstikker af ringere kvalitet er ankommet i konsignation fra Japan i det sidste aar, men da det har vist sig, at kvaliteten i nogle tilfælde var langt under middels, har man forladt dem og er gaaet over til det svenske produkt. Et forsøg er blevet gjort af endel svenske fabrikanter paa at importere røde fyrstikker, indpakket i høje æsker, men paa grund af varens ringere kvalitet er foretagendet til dato ikke faldt gunstig ud.

Af petroleum udvindes betydeligt paa Sumatra og Java, og disse øer har vist sig at være farlige konkurrenter for de russiske og amerikanske selskaber, som eksporterer store mængder af denne artikel hertil. Petroleumseksporten i aaret 1899 var 3 900 123 kasser à 27 liter, hvoraf fra Langkat (Sumatra) 216 556 kasser; Javavaren beløb sig til 1 663 090 kasser. Priserne paa petroleum er i aarets løb gaaet meget op.

Kul. Paa grund af den spansk-amerikanske og den engelsk-sydafrikanske krig er priserne steget betydelig, og lokaldampskibene her har maattet ty til Sumatrakul paa grund af de høie priser paa Cardiffkul og australske kul. De nuværende priser paa australske kul er fl. 24 og for Sumatravare fl. 14 pr. ton.

Guldgruberne. Skjærpning er foretaget i forskellige retninger, og i enkelte tilfælde har man opnaaet meget smukke resultater.

Kommunikationsmidler. Den hollandske regering har i det forløbne aar gjort alt muligt for at skaffe de lokale jernbaaneselskaber enhver hjælp og lettelse, og resultatet har ogsaa været meget gunstigt. Øen gennemkrydses nu af jernbaner og sporevogne, drevne med damp og elektricitet, og at reise her er omtrent som at reise i Europa. Halvdelen af jernbaaneselskaberne er statsejendom, og baade stats- og private selskaber er lønnende foretagender.

Exporten. Sukkerhøsten er i det forløbne aar faldt meget gunstig ud, og der opnaaedes særdeles rimelige priser. Produktionen af sukker har i sidste aar udgjort 11 889 000 piculs. Der er paa Java 182 sukkerfabriker, og alle disse har havt fuldt op af arbeide. Gjennemsnitsprisen i 1899 var fl. 7—7.50 pr. picul; en ton er lig 16.47 piculs. Før i tiden opkrævedes udførselstold af alt sukker, men dette er nu ophævet.

Kaffe. Forholdene har bedret sig i sidste halvdel af aaret, og der opnaaedes ret gode priser paa sidste statskaffeauktion i Amsterdam. Udsigterne for fremtiden er saaledes nu lysere, og man haaber, at de forløbne aars uheld ikke vil gjentage sig. Regjeringen har i mange distrikter monopol, idet den eier de fleste plantager, men da indhøstningen af kaffeen foretages af indfødte, der ogsaa fører opsigt med eiendommene, er denne kaffe altid af en ringere kvalitet end den, der dyrkes af europæere. Den største del af statens kaffe i Padang gaar til Amerika, hvor denne sort er meget yndet. Transporten af denne kaffe overlades mest til skandinaviske seilskibe. Det hele beløb af kaffeexporten i 1899 var 739 615 piculs, hvoraf 147 212 piculs tilhørte regjeringen.

Ris. Der exporteres kun ganske lidt af den ris, der avles her, idet alene de bedre kvaliteter finder veien til Holland. Al ris, der avles her, medgaar til det lokale forbrug, og undertiden importeres der ris fra Saigon og Hongkong, naar avlingen ikke strækker til.

Tobak. Næsten al den tobak, der exporteres, skriver sig fra Deli paa Sumatra, og denne tobak bruges især til dækblade. Det forløbne aar

har været meget gunstigt for plantageeierne og levnede god fortjeneste. Af tobak forsendes med dampskibe til Europa, enten direkte eller via Singapore. Fra Java eksporteredes blot 392 777 piculs.

Theavlen har udviklet sig storartet, og exporten tiltager aar for aar; i 1899 eksporteredes der 5 831 840 kg.

Skibsfarten. Samtlige skibe, der lossede i havne paa Java i 1899, havde en tonnage af 678 671 reg. tons netto eller 122 953 tons mere end i 1898. Denne meget betydelige forøgelse skyldes den rigelige høst af flere af Javas produkter. Saaledes bidrog den usedvanlig rige kokosnødhøst og som følge deraf det store udbytte af coprah meget til at skaffe skibene forøget ladning. Seiltonnagen viser dog nogen nedgang, særlig med hensyn til transport af sukker, idet tonnagen kun udgjorde 32 000 tons mod 60 000 tons i 1898. Seilskibe tog ogsaa kun liden andel i coprahtransporten i 1899, særlig i sammenligning med den forholdsvis betydelige andel, som seilskibsflaaden før tog i denne fragtfart. Dette er navnlig tilfældet med Makassar, hvor tidligere store kvanta eksporteredes i seilskibe. Nu gaar næsten al coprah med dampskibe. I begyndelsen af aaret var fragten for sukker omkring 28 sh. 9 d med seilskibe; senerehen da det nye sukker var færdigt til skibning, opnaaede seilskibe omkring 27 sh. 6 d. Der var leilighedsvis efterspørgsel efter tonnage for arak til Holland. Behovet for jernbanesleepers i Sydafrika gjorde sig atter gjældende, og nogle skandinaviske skibe befragtedes for dette øiemed i Samarang.

Soerabaia.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul A. H. F. Vedeler.

Soerabaia med sit rige indland, øgrupperne i Molukkerne og Borneo har lidt efter lidt trukket handelen til sig og er nu den betydeligste handelsstad i hollandsk Indien.

Soerabaias havn besøgte i 1899 af skibe med en samlet tonnage af 964 703 reg. tons mod 847 444 reg. tons i 1898 foruden de indfødtes skibe og baade, som ikke er indtaget i ovennævnte beregning.

Javas sukkerudførsel var i 1899 722 760 tons, og heraf blev afskibet fra Soerabaia 291 857 tons.

Den hele kaffeudførsel fra hollandsk Indien var i 1899 43 341 tons, hvoraf 26 263 tons fra Soerabaia.

Videre udførtes i 1899 fra Soerabaia:

Huder	2 274 tons	Peber	463 tons.
Ricinusfrø	1 293 "	Kapok	1 528 "
Coprah	16 563 "	Arak	61 000 liter
Tobak	6 878 "	Spanskrør	121 tons.
Cassia Fistula	302 "		

Disse produkter, med undtagelse af sukker og coprah, sendes næsten kun til Holland, hvis kjøbmænd igjen sælger dem rundt i Europa.

Med norske dampskibe blev der afskibet i 1899 total ca. 31 000 tons-sukker fra Java.

Norske seilskibe lastede „teak sleepers“ for Sydafrika, kaffe til New York og coprah til Europa.

Kun et svensk skib lastede her i 1899. Dets ladning var coprah til Europa.

Indførsel af manufakturvarer. Her bliver indført enorme kvantiteter til de indfødtes brug; disse varer kommer dog kun fra Holland, England, Tyskland og Schweiz. For nye manufakturfabriker er det yderst vanskeligt at arbejde sager i de indfødtes smag, og har det f. ex. varet mange aar, inden Tyskland kunde konkurrere lidt med Holland og England. Kun ved at sende en kyndig Mand herved kan fabrikanterne erfare, hvordan de maa væve i de indfødtes smag.

Fyrstikker. For nogle aar siden kom halvparten af de indførte fyrstikker fra Japan. Fabrikatet var dog maadeligt og er desuden nu blevet dyrere, saa nu indføres næsten kun europæiske fyrstikker, hvoraf $\frac{3}{4}$ kommer over Holland, Tyskland og England fra Sverige.

I 1899 blev indført til Soerabaia 12 509 kasser europæiske fyrstikker og 1 082 kasser japanske.

Paa nogle faa undtagelser nær var importørerne yderst tilfreds med de svenske fyrstikker.

Da de indfødte er meget nøie paa varens udseende, kan jeg ikke nok anbefale de svenske fabrikanter at udføre ordren aldeles saadan, som importørerne her ønsker æskens størrelse, mærke og fyrstikkernes farve etc.:

Af jern blev indført i 1899 til Soerabaia:

Stavjern	210 740 stykker	Stavstaal	2 800 stykker
Bladjern	8 607 „	Bladstaal	1 446 „

Galvaniseret jern for tag 1 047 600 kg. foruden 78 320 tons maskinerier.

Svensk jern kommer udelukkende over Holland eller England. Man har forsøgt at indføre direkte fra Sverige, men de svenske fabrikanter forlangte høiere priser, end man kunde faa den samme kvalitet for gennem hollandske eller engelske exportører, som desuden noterer sine priser franco Soerabaia's havn, medens de svenske fabrikanter kun noterer sine priser cif. Hamburg eller Amsterdam. Mærker, som er ukjendte her, kan man næsten ikke sælge, da javaneseeren er meget konservativ. De mærker, som sælges bedst, er V/S og W/r med en krone ovenpaa. Jernet maa være smedet og blødt. Valset jern kan man næsten ikke sælge her.

Papir. Der blev indført 1 957 kasser papir i 1899. Vi har her 3 store og 2 mindre aviser, som alle bruger træmassepapir. De faar nu sit papir over Holland. Hvis man fra Skandinavien tilbød aviserne her papiret franco Soerabaia havn med en ganske liden prøvesendelse, vilde man formentlig foretrække direkte sendelser, da man jo maa antage, at varen derved kan leveres billigere.

Den billigste forsendelse er for tiden over Hamburg eller Amsterdam.

H e r m e t i k . I hollandsk Indien bliver der importeret adskillige hermetiske sager. Vildt og fiskevarer kunde sikkert sælges hernede med fordel. Man maa imidlertid nedlægge og koge sagerne godt, thi ved mindre fejl holder de hermetiske sager sig kun kort i tropene. Indpakningen maa være solid og forsynet med en smuk etiket (helst paa engelsk).

S m ø r . Soerabaja indførte i 1899 4 572 kasser og 1 489 smaa tønder smør fra Europa og 637 kasser fra Australien.

P. F. Esbensen, Kjøbenhavn, har ved sit smørs gode kvalitet skaffet sig et udmærket marked herude. Hans smør bliver solgt i „tins“ paa 10, 5, 2 og 1 *℔*. I begyndelsen er det forbundet med vanskeligheder at indføre et nyt mærke paa markedet, dog vil den gode kvalitet altid faa varen ind paa vort marked. Prisen maa heller ikke være dyrere end for andre gode mærker. Man maa ligeledes paase, at alle sendelser er lige gode. Indpakningen maa ogsaa være solid og alle „tins“ forsynet med en smuk etiket (helst paa engelsk). Man maa ligeledes nøiagtig efterse, at indpakningen ikke har rustflekke, thi i tropene udbreder rusten sig hurtig, og indpakningen er ikke mere hermetisk.

Det er lettere at tabe en god reputation end at gjenvinde den.

Hvis de forskjellige svenske eller norske exportører vil vide mere om markedet etc. i Java eller redere forhøre sig om skibsudgifter, „Customs of the port“ eller andre efterretninger, vil det altid glæde mig at give de nødvendige oplysninger. Da jeg imidlertid i april reiser for et aar til Europa, anmodes man høfligst om iaar at korrespondere i engelsk, da min stedfortræder er hollænder. Hvis man imidlertid vil korrespondere med mig personlig i 1900, er min adresse Horten, Norge.

Indhold: **Leith** s. 277. — **Batavia** s. 304.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 7.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

New York.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Chr. Ravn, dateret 19de mai 1900.
Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	196	200 161	196	200 161	-	-	145	155 654	145	155 654
Seilskibe	-	-	13	10 676	13	10 676	4	3 660	15	13 154	19	16 814
Sum	-	-	209	210 837	209	210 837	4	3 660	160	168 808	164	172 468
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	806	588 685	806	588 685	-	-	722	604 023	722	604 023
Seilskibe	-	-	13	11 925	13	11 925	3	1 979	390	348 243	393	350 222
Sum	-	-	819	600 610	819	600 610	3	1 979	1112	952 266	1115	954 245
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	1028	811 447	1028	811 447	7	5 639	1272	1121074	1279	1126713
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	24	31 798	24	31 798	-	-	74	75 782	74	75 782
Seilskibe	2	1 993	7	7 515	9	9 508	-	-	2	2 675	2	2 675
Sum	2	1 993	31	39 313	33	41 306	-	-	76	78 457	76	78 457
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	1	1 403	184	257 783	185	259 186	-	-	266	239 567	266	239 567
Seilskibe	23	19 957	359	323 103	382	343 060	-	-	1	1 304	1	1 304
Sum	24	21 360	543	580 886	567	602 246	-	-	267	240 871	267	240 871
Totalsum af ballastede												
fartøier	26	23 353	574	620 199	600	643 552	-	-	343	319 328	343	319 328

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 603 722.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 11 416 716.00. Hertil
kommer fragt for dampskibe i „timecharter“ kr. 11 397 528.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 40 norske fartøier dr. 37 491 tons.
 Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 51 dr. 41 477 tons, til hovedstationen 1 dr. 384 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 12 906.06, ved vicekonsulsstationerne kr. 62 315.34; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 44 063.68. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 24,39, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 297.08; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 173.05. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 45 236.73.

Ekspeditionsafgifter tilfaldne konsulskassen ved hovedstationen i norske sager kr. 2 011.81, i svenske sager kr. 2 196.82.

Den norske skibsfart paa New Yorks-konsulatdistrikt i aaret 1899 beløb sig til:

Ankomne fartøier.	Antal.	Tons.	Brutto- fragt.
Med ladning . . .	1 028	811 447	
I ballast . . .	600	643 552	
Tilsammen	1 628	1 454 999	kr. 603 722
(deraf dampskibe 1 211 dr. 1 079 830 tons).			
Afgaaede: Med ladning . . .	1 279	1 126 713	
I ballast . . .	343	319 328	
Tilsammen	1 622	1 446 041	„ 11 416 716
(deraf dampskibe 1 207 dr. 1 075 026 tons).			
Hertil kommer nedenanførte fragter for damp- skibe i „time charter“ „ 11 397 528			

Totalfragter paa distriktet i 1899 kr. 23 417 966
 mod i 1898 afgaaede 1 456 fartøier dr. 1 190 919 tons, hvoraf dampskibe 972
 dr. 775 276 med totalfragt som næstovenfor kr. 22 359 240.

14 fartøier ankom for ordre, 23 for reparation, 2 for at kulle og 1 for at udrustes til kreaturfart.

Af ovenanførte „time charter“-fragter optjentes paa:

New York	kr. 3 383 676
Baltimore	„ 1 038 276
Boston	„ 675 594
Brunswick	„ 13 500
Charleston	„ 92 718
Galveston	„ 457 362
Key West	„ 7 794
Mobile	„ 1 157 436
New Orleans	„ 1 364 238
Norfolk	„ 265 662
Pensacola	„ 231 282
Philadelphia	„ 2 416 392
Portland	„ 9 180
Savannah	„ 137 574
Wilmington	„ 146 844

kr. 11 397 528

Af det for ankomne fartøier anførte fragtbetøb falder kr. 265 860.00 paa dampskibe og kr. 337 862.00 paa seilskibe. Af det for afgaaede fartøier opførte fragtbetøb falder kr. 298 566 paa dampskibe og kr. 11 118 150 paa seilskibe.

Af svenske fartøier ankom til distriktet 51 drægtig 41 477 tons, deraf 18 drægtig 14 697 tons med ladning; derimod afgik 54 drægtig 44 518 tons, hvoraf 1 drægtig 797 tons i ballast. Af totalantallet var 16 dr. 14 467 tons dampskibe.

Distriktet besøgte ialt af 135 forskjellige norske dampskibe for losning eller lastning mod 116 i 1898, hvoraf 128 var under maanedsbefragtning mod 98 i 1898.

Heraf ankom til:

New York: 61, der gjorde 138 reiser paa Vestindien, 31 paa Centralamerika, 10 paa Kanada, 19 paa Europa, 7 paa Kina og Ostindien og 10 paa forskjellige andre havne, ialt 215 reiser mod 70, der gjorde 260 reiser i 1898.

Baltimore: 35, som gjorde 65 reiser paa Vestindien, 21 paa Centralamerika, 16 paa Europa og 12 paa andre havne, ialt 114 reiser mod 31, der gjorde 108 reiser i 1898.

Boston: 25, der gjorde 21 reiser paa Vestindien, 4 paa Centralamerika, 4 paa Europa, 43 paa Kanada og 8 paa andre havne, ialt 80 reiser mod 14 dampskibe, der gjorde 22 reiser i 1898.

Brunswick: 1 dampskib, der gjorde 2 reiser paa Havana (ingen i 1898).

Charleston: 3, der gjorde 9 reiser paa Vestindien, 7 paa Honduras og 1 paa Europa, mod 2, der gjorde 14 reiser i 1898.

Galveston: 15, der gjorde 39 reiser paa Vestindien, 11 paa Centralamerika og 3 paa Europa, ialt 53 reiser mod i 1898 10 dampskibe, der gjorde 27 reiser.

Key West: 1 dampskib, beskæftiget med telegrafkabelreparation.

Mobile: 36 dampskibe, der gjorde 30 reiser paa Vestindien, 207 paa Centralamerika og Sydamerikas nordkyst, 6 paa Europa, ialt 243 reiser mod i 1898 33 dampskibe med 180 reiser.

New Orleans: 28 dampskibe med 15 reiser paa Vestindien, 225 paa Centralamerika og Sydamerikas nordkyst, 1 paa Europa og 3 paa Ostindien eller ialt 244 reiser mod i 1898 21 dampskibe og 208 reiser.

Norfolk: 20 med 13 reiser paa Centralamerika, 12 paa Vestindien og 2 paa Europa, ialt 27 reiser mod i 1898 9 med 15 reiser.

Pensacola: 8 med 10 reiser paa Europa, 1 paa Buenos Aires og 1 paa Havana, ialt 12 reiser mod i 1898 1 dampskib, der gjorde 1 reise.

Philadelphia: 60 dampskibe med 99 reiser paa Vestindien, 19 paa Centralamerika, 52 paa Europa, 3 paa Ostindien og 8 paa Kanada: ialt 181 reiser mod i 1898 39 med 123 reiser.

Portland: 1 dampskib, der gjorde 1 reise paa Kanada, mod 2 dampskibe med 2 reiser i 1898.

Savannah: 6 dampskibe, der gjorde 6 reiser paa Europa og 1 paa Vestindien, mod 6 med 6 reiser i 1898.

Wilmington: 2, der gjorde 4 reiser paa Europa, mod 1 og 1 reise i 1898.

Den norske seilskibsfart paa distriktet stillede sig som følger:

Ankom:

	I ballast.	Med last.	Tilsammen.
New York	9	13	22
Apalachicola	21	—	21
Brunswick	39	—	39
Charleston	1	—	1
Darien	39	—	39
Galveston	1	—	1
Mobile	71	3	74
New Orleans	1	1	2
Portland	1	—	1
Philadelphia	2	—	2
Pensacola	104	—	104
Savannah	86	8	94
Wilmington	13	4	17
	388 ¹⁾	29 ²⁾	417

Afgik:

	Europa.	Sydamerika.	Andre havne.	Tilsammen.	Lastens indhold.
New York	13	2	6	21	Stykgods.
Apalachicola	11	5	—	16	Trælast.
Brunswick	40	2	—	42	Naval stores.
Charleston	1	—	—	1	Bomuld.
Darien	43	—	—	43	Tømmer.
Galveston	1	—	—	1	Stykgods.
Mobile	47	19	7	73	Trælast.
New Orleans	2	—	—	2	Stav.
Overføres	158	28	13	199	

¹⁾ Heraf 262 fra Europa, 38 fra Sydafrika, 77 fra Sydamerika og 11 fra andre havne.

²⁾ Heraf 18 fra Europa, 4 fra Sydamerika, 6 fra Ostindien og 1 fra Kina.

	Europa. Sydamerika. Andre havne. Tilsammen.				Lastens indhold.
Overført	158	28	13	199	
Portland . . .	—	1	—	1	Trælast.
Philadelphia . .	2	—	—	2	Petroleum.
Pensacola . . .	53	42	3	98	Trælast.
Savannah . . .	93	4	1	98	Naval stores.
Wilmington . .	17	—	—	17	do.
	323	75	17	415	

Oversigt over skibsfarten paa New Yorks konsulatdistrikt i aaret 1899.

	New York.		Apalachicola.		Baltimore.		Beaufort.	
	Deraf		Deraf		Deraf		Deraf	
Nationalitet:	Antal.	dampskibe.	Antal.	Antal.	dampskibe.	Antal.	dampskibe.	
Amerikansk . .	880 ¹⁾	337	23	91	2	—	—	
Britisk . . .	2 407	1 712	7	623	619	37	36	
Belgisk . . .	46	46	—	—	—	—	—	
Dansk . . .	69	66	1	19	16	—	—	
Fransk . . .	97	95	—	—	—	4	4	
Hollandsk . .	121	115	—	13	12	—	—	
Italiensk . . .	65	19	2	10	—	—	—	
Norsk . . .	242	220	21	115	115	2	2	
Portugisisk . .	21	21	—	—	—	—	—	
Spansk . . .	41	39	—	3	3	—	—	
Svensk . . .	1	—	—	—	—	—	—	
Tysk . . .	554	514	—	80	78	—	—	
Østerrigsk . .	20	20	—	1	1	—	—	
Andre . . .	35 ^a	31	4	—	—	—	—	
	4 599	3 235	58	955	846	43	42	

	Boston.		Brunswick.		Charleston.		Darien.
	Deraf		Deraf		Deraf		
Nationalitet:	Antal.	dampskibe.	Antal.	dampskibe.	Antal.	dampskibe.	Antal.
Amerikansk . .	236	129	448	94	21	7	46
Britisk . . .	1 594	871	42	30	52	52	14
Dansk . . .	16	16	—	—	1	1	—
Fransk . . .	6	4	—	—	—	—	—
Hollandsk . .	8	1	—	—	—	—	—
Italiensk . . .	5	—	1	—	—	—	4
Norsk . . .	80	80	41	2	17	16	39
Spansk . . .	—	—	31	—	—	—	—
Svensk . . .	—	—	10	—	—	—	2
Tysk . . .	22	20	3	—	9	9	1
Andre . . .	1	—	13	—	2	2	21
	1 968	1 121	591	126	102	87	127

¹⁾ Indbefatter ikke fartøier i kystfarten.

	Galveston.		Mobile.		New Orleans.		Norfolk.	
			Deraf				Deraf	
Nationalitet:	Antal.	Antal.	dampskibe.	Antal.	Antal.	Antal.	Dampskibe.	
Amerikansk . . .	4	131	15	247	50	2		
Britisk	260	192	97	465	452	442		
Dansk	10	11	9	21	13	13		
Fransk	2	1	—	9	1	1		
Hollandsk . . .	1	—	—	6	2	2		
Italiensk	1	21	—	15	15	11		
Norsk	54	317	243	246	27	27		
Spansk	11	4	4	49	31	30		
Svensk	—	4	—	15	1	1		
Tysk	19	18	16	57	17	17		
Andre	—	—	—	44	25	—		
	372	725	384	1 174	634	548		

	Pensacola.		Philadelphia.		Portland.		Savannah.		Wilmington.	
	Deraf		Deraf		Deraf		Deraf		Deraf	
Nationalitet:	Ant.	dpsk.	Ant.	dpsk.	Ant.	dpsk.	Ant.	dpsk.	Ant.	dpsk.
Amerikansk . . .	47	8	124	34	66	14	23	6	180	65
Belgisk	—	—	55	55	—	—	7	7	—	—
Britisk	172	122	556	506	202	127	96	88	21	21
Dansk	—	—	31	28	2	2	1	1	1	—
Fransk	3	—	10	5	—	—	—	—	—	—
Hollandsk . . .	—	—	20	20	—	—	1	1	—	—
Italiensk	83	—	21	2	4	1	41	—	—	—
Norsk	117	13	183	181	2	1	103	9	21	4
Spansk	30	30	7	6	—	—	1	—	—	—
Svensk	6	—	—	—	—	—	8 ^{At.}	—	4	—
Tysk	16	2	90	74	6	6	14	4	—	—
Andre	22	—	6	—	2	2	20	8	1	—
	396	175	1 103	911	284	153	315	124	228	90

	Biloxi, Mississippi.		Carrabelle, Florida.		Newport News.		Sabine Pass.	
					Deraf			
Nationalitet:	Antal.	Antal.	Antal.	Antal.	dampskibe.	Antal.	Antal.	Antal.
Amerikansk . . .	27	16	12	5	26			
Britisk	19	8	202	201	15			
Dansk	—	—	3	3	—			
Fransk	—	—	1	—	—			
Hollandsk . . .	—	—	—	—	2			
Italiensk	7	—	—	—	—			
Norsk	36	30	28	28	12			
Spansk	1	—	1	—	—			
Svensk	1	4	—	—	1			
Tysk	4	—	23	23	—			
Andre	5	3	5	2	2			
	100	61	275	262	58			

Frugtmarkedet.

Skjönt skibsfarten paa de forenede stater i 1899 tør ansees for at have afgivet, et i det hele taget fordelagtigt udbytte for de i samme interesserede rederier, var den dog i saa henseende mindre tilfredsstillende end i det næstforegaaende aar.

En oversigt over den norske skibsfart paa dette distrikt kan tjene som eksempel paa forholdet mellem de to aar; denne viser, at medens de i 1898 afgaaede 1456 fartøier, ialt 1 190 119 tons, indbragte en totalfragt af kr. 21 942 144,00, indbragte de i 1899 afgaaede 1 622 fartøier, udgjørende 1 446 041 tons, blot kr. 22 814 244,00 eller forholdsvis ca. 15 pct. mindre fragt. Aarsagen hertil er hovedsagelig at søge i det mindre europæiske forlangende af kornvarer, som allerede tog sin begyndelse ved indgangen af 1899 og forårsagede et for dampskibenes vedkommende flauere og faldende marked, indtil udbruddet af krigen mellem England og Transvaal bevirkede en stigning i raterne, som imidlertid var af kort varighed, idet forventningerne om Englands større behov af kornvarer og om en samtidig formindskelse i antallet af fragtsøgende engelske dampskibe viste sig at være overdrevne. Raterne gik derfor efter en kort tids forløb tilbage til det tidligere niveau og stod ved aarets slutning omtrent som ved dets begyndelse.

For seilskibe til Ostindien og Kina &c. med petroleum var der i hele aarets løb forholdsvis godt marked, men for petroleumsseilskibe paa Europa var markedet gennemgaaende flaut.

For trælast fra nordlige havne saavel som fra Golfhavnene til Sydamerika holdt raterne sig næsten uforandret i aarets løb.

Følgende opgave af rater vil give en nærmere oversigt over frugtmarkedet i 1899.

Dampskibsfragter.

„Time-charter“. For første rangs fartøier i den vestindiske og transatlantiske trade noteredes for tidsrum af 3 à 6. maaneder i januar 7 sh. 6 d à 8 sh. 3 d, februar 7 sh. à 7 sh. 9 d, marts til juni 6 sh. 9 d à 7 sh. 6 d, juli 7 sh. 3 d à 7 sh. 9 d, august-7 sh. 6 d à 8 sh. 6 d, september 7 sh. 6 d à 8 sh. 9 d, oktober 8 sh. 4 d à 8 sh. 10 d, november og december-7 sh. à 7 sh. 9 d. (Br. stg.)

Kornvarer.

	Cork f. o.				Direkte havn.			
Januar.	3 sh.	6 d	à 3 sh.	7½ d	3 sh.	1½ d	à 3 sh.	3 d
Februar	3	0	- 3	- 3	2	6	- 2	9
Marts	2	10½	- 3	- 3	2	6	- 2	9
April	2	3	- 3	- 0	1	9	- 2	4½
Mai	3	0	- 3	- 4½	2	6	- 2	10½

	Cork f. o.				Direkte havn.			
Juni . . .	2 sh.	10 $\frac{1}{2}$ d	à 3 sh.	1 $\frac{1}{2}$ d	2 sh.	0 d	à 2 sh.	7 $\frac{1}{2}$ d
Juli . . .	2 -	10 $\frac{1}{2}$ -	- 3 -	4 $\frac{1}{2}$ -	2 -	4 $\frac{1}{2}$ -	- 3 -	0 -
August . . .	2 -	10 $\frac{1}{2}$ -	- 3 -	3 -	2 -	7 $\frac{1}{2}$ -	- 2 -	10 -
September . . .	3 -	1 $\frac{1}{2}$ -	- 3 -	4 $\frac{1}{2}$ -	2 -	9 -	- 3 -	0 -
Oktober . . .	3 -	9 -	- 4 -	0 -	3 -	0 -	- 3 -	6 -
November . . .	3 -	3 -	- 3 -	4 $\frac{1}{2}$ -	2 -	3 -	- 2 -	9 -
December . . .	3 -	1 $\frac{1}{2}$ -	- 3 -	3 -	2 -	4 $\frac{1}{2}$ -	- 2 -	7 $\frac{1}{2}$ -

Berthrates U. K. Kont.

Januar 3 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d, februar 2 sh. 6 d, marts 2 sh. 6 d—2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d, april 2 sh.—2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d, mai 2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d—2 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d, juni og juli 2 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d, august 2 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d—2 sh. 9 d, september 2 sh. 6 d—2 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d, oktober 3 sh. 3 d—3 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d, november 2 sh. 6 d—2 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d, december 2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d—2 sh. 6 d.

Liniefragter.

	Korn.		Provisions.		Mel i sække.	
til Liverpool	1 $\frac{1}{8}$ à	4 $\frac{1}{2}$ d	7 sh.	6 d à 22 sh.	0 d	7 sh. 6 d à 17 sh. 6 d.
Hull . . .	2 $\frac{1}{4}$ -	5 $\frac{1}{4}$ -	15 -	0 -	20 -	0 - 12. - 6 - - 17 - 6 -
Hamburg	30 pf.	à 70 pf.	14 cent	à 24 cent.	12 -	0 - - 18 - 0 -

	Maalegoods.		Bomuld.	
Liverpool . . .	10 sh.	à 20 sh.	10 sh.	à 25 sh.
Hull	15 -	- 20 -		
Hamburg	8 cent	à 10 cent	20 cent	à 32 $\frac{1}{2}$ cent.
Kjøbenhavn . . .	20 sh.	à 25 sh.		

Bomuld.

	Fra atlantterhavshavn.		Golfhavne.	
Januar	35 sh.	0 d	38 sh.	9 d à 40 sh. 0 d
Februar og marts	30 -	0 -	35 -	0 -
August	40 -	0 - à 42 sh. 6 d	48 -	9 - - 51 - 3 -
September	37 -	6 - - 41 - 3 -	47 -	6 - - 52 - 6 -
Oktober	37 -	6 - - 40 - 0 -	41 -	3 - - 47 - 6 -
November	36 -	6 - - 38 - 6 -	42 -	6 - - 45 - 0 -
December	36 -	0 - - 38 - 9 -	40 -	0 - - 42 - 6 -

Stykgods og tømmer fra Golfhavnene til U. K. eller Kont.

	Stykgods.		Tømmer.	
Januar	16 sh.	6 d à 17 sh. 0 d	105 sh.	0 d
Februar	14 -	0 - - 16 - 0 -	105 -	0 -
Marts	12 -	0 - - 13 - 6 -	95 -	0 - à 100 sh. 0 d
April	12 -	6 - - 13 - 0 -	92 -	6 - - 95 - 0 -
Mai	13 -	6 - - 14 - 0 -	" -	" - - " - " -

Stykgods.				Tømmer.			
Juni	13 sh. 6 d			97 sh. 6 d à	98 sh. 0 d		
Juli	14 - 0 -			97 - 6 -			
August	17 - 0 - à 17 sh. 6 d			107 - 6 - - 115 - 0 -			
September . . .	15 - 6 - - 16 - 6 -			112 - 6 - - 115 - 0 -			
Oktober . . .	18 - 0 - - 18 - 6 -			115 - 0 -			
November . . .	17 - 0 - - 17 - 6 -			" - " -			
December . . .	15 - 6 - - 16 - 3 -			" - " -			

Seilskibsfragter.

Petroleum: Direkte havn U. K. eller Kont.

Januar	3 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d à 3 sh. 3 d	Juli	2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d à 3 sh.
Februar	2 - 6 - - 2 - 9 -	August	2 - 7 $\frac{1}{2}$ - - 3 -
Marts	2 - 6 - - 2 - 9 -	September	2 - 9 - - 3 -
April	1 - 9 - - 2 - 4 $\frac{1}{2}$ -	Oktober	3 - 0 - - 3 - 6 d
Mai	2 - 6 - - 2 - 10 $\frac{1}{2}$ -	November	2 - 3 - - 2 - 9 -
Juni	2 - 6 - - 2 - 7 $\frac{1}{2}$ -	December	2 - 4 $\frac{1}{2}$ - - 2 - 9 -

Shanghai.		Anjer f. o.		Calcutta.		Japan.	
Januar	24 cent	18 cent		14 cent		20 $\frac{1}{2}$ à 21 $\frac{1}{2}$ cent.	
Febr.	25 "	" "		" "		23 - 24 "	
Marts	25 "	20 "		15 à 16 "		" - "	
April	25 "	20 à 21 "		16 $\frac{1}{2}$ "		" - "	
Mai	23 à 24 "	20 "		16 "		21 - 22 "	
Juni	" - "	" "		" "		" - "	
Juli	" - "	" "		" "		" - "	
Aug.	25 - 25 $\frac{1}{2}$ "	" "		" "		23 $\frac{1}{2}$ "	
Sept.	" - "	" "		" "		" "	
Octbr.	25 $\frac{1}{2}$ "	" "		" "		24 "	
Novbr.	26 - 27 "	21 "		" "		25 "	
Decbr.	26 - 27 "	" "		" "		" "	

Stykgods til Australien: 16 sh. 6 d à 18 sh. 0 d, til Sydney og 17 sh. 6 d à 19 sh. 0 d til Melbourne.

„Naval stores“ til U. K. eller Kont. for harpix 2 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d. à 3 sh. 0 d og terpentin 4 sh. 1 $\frac{1}{2}$ à 4 sh. 3 d.

Trælast til La Plata \$ 9 à \$ 11 fra Boston og Portland og \$ 12.50 à \$ 14 fra Golfhavnene.

I de forenede stater byggedes i det forløbne kalenderaar 954 fartøier drægtig 267 632 tons brutto mod 955 fartøier drægtig 237 600 tons i 1898. Heraf var 421 fartøier drægtig 160 132 tons dampskibe mod 550 drægtig 169 602 tons i 1898.

„The Houston line“ med 5 nye dampskibe af 3 400 à 3 750 registertons:

størrelse begyndte i august regelmæssig fart mellem New York og Montevideo, Buenos Aires og Rosario; Tyserlinien har sat 4 nye dampskibe i fart paa Australien.

„American Hawaiian s.s Co.“ har ligeledes aabnet forbindelse mellem New York og Honolulu, foreløbig med 4 dampskibe.

„Scandinavian American line“ (tidligere Thingvallalinien) har i det forløbne aar underholdt ugentlig forbindelse med New York ved at have fjortendaglige fragtbaade igang herpaa foruden de almindelige passagerbaade.

10 dampskibe af 10 000 à 16 000 registertons og 3 af 5 000 tons størrelse berettes at være under bygning i Europa for de forskjellige transatlantiske linier paa New York.

Følgende forandringer fandt sted i besætningerne paa norske fartøier:

	Afmønstrede.				Rømte.			
	Nordm.	Svenske.	Udl.	Total.	Nordm.	Svenske.	Udl.	Total.
New York . . .	408	127	141	676	59	31	27	117
Apalachicola . . .	44	5	10	59	—	—	4	4
Baltimore . . .	95	9	96	200	34	4	19	57
Boston . . .	82	24	39	145	—	6	1	7
Brunswick . . .	5	3	5	13	17	—	18	35
Charleston . . .	—	2	2	4	1	6	1	8
Darien . . .	16	3	10	29	6	2	20	28
Galveston . . .	16	—	—	16	9	—	—	9
Key West . . .	—	—	—	—	2	1	—	3
Mobile . . .	86	14	36	136	107	18	45	170
New Orleans . . .	142	40	142	324	12	2	6	20
Norfolk . . .	7	1	4	12	3	4	2	9
Pensacola . . .	58	22	35	115	70	40	50	160
Philadelphia . . .	211	58	191	460	87	20	20	127
Portland . . .	—	2	—	2	3	—	—	3
Savannah . . .	36	17	22	75	47	26	68	141
Wilmington . . .	3	1	3	7	4	4	2	10
Tilsammen	1 209	328	736	2 273	461	164	283	908

	Paamønstrede.			
	Nordm.	Svenske.	Udl.	Total.
New York . . .	770	228	219	1 217
Apalachicola . . .	2	—	2	4
Baltimore . . .	93	27	200	320
Boston . . .	60	23	41	124
Overføres	925	278	462	1 665

	Overført	925	278	462	1 665
Brunswick		26	9	11	46
Charleston		—	1	4	5
Darien		6	—	5	11
Galveston		12	—	11	23
Key West		—	—	3	3
Mobile		211	60	227	498
New Orleans . . .		142	57	178	377
Norfolk		8	3	20	31
Pensacola		91	48	149	288
Philadelphia . . .		237	86	240	563
Portland		1	—	5	6
Savannah		69	36	113	218
Wilmington		1	2	11	14
Tilsammen		1 729	580	1 439	3 748

I distriktet afmønstredes fra svenske fartøier 12 mand; 24 rømte og 23 paamønstredes.

For regning af sjømænd hjemsendtes gennem konsulatet til Norge kr. 10 691.97 og til Sverige kr. 5 984.21.

Gjennem „Scandinavian Sailor's Temperance Home“ hjemsendtes for sjømænds regning til Norge \$ 11 279.48 og til Sverige \$ 1 933.30.

Hyrerne var i New York:

	Til Vestindien eller Centralamerika og tilbage til de forenede stater.	Længere reiser.
Matroser	\$ 20	\$ 15—20
Letmatroser . . .	- 16	- 12—15
Fyrbødere	- 25	- 20—25
Kullempere	- 20	- 16—18

Den i februar 1899 ikrafttraadte lov til „Sjømænds beskyttelse“, som forbyder hyreforskud og indskrænker træk til 10 à 30 dages hyre, efter reisen, længde, overholdes saavel ved mønstring paa amerikanske som paa fremmede fartøier, for hvilke sidste loven ogsaa gjordes gjældende. Hvor loven ikke omgaaes ved „laan“ til sjømanden for dækkelse af boardingmesterens fordring paa ham eller ved sjømandens skriftlige samtykke i, at nævnte fordringsbeløb fradrages hans hyre, efterat den er optjent, bliver skibsføreren nødt til at betale boardingmesteren en bonus af \$ 10 à 20.

Naar loven saaledes ikke forfeiler hensigten med sin tilblivelse, nemlig at beskytte sjømændene mod boardingmestrenes optrækkeri, bliver den en byrde paa skibsfarten ved den ekstra udgift, som den indirekte foraarsager fartøierne ved forhyring af sjøfolk.

„The U. S. Commissioner of Navigation“ har, i sin sidste aarsberetning under emnet „Free Ship Policy“ eller naturalisation af fremmed byggede far-

tøier, der, som bekjendt, er saagodt som forbudt i de forenede stater, henpegt paa den norske handelsflaades overordentlige vekst i de sidste 25 aar som aldeles enestaaende i sjøfartens historie, idet han dog samtidig viser, at denne vekst ikke udelukkende skyldes Norges „friskibspolitik“, men den i det hele taget liberalere norske skibsfartslovgivning end f. eks. den britiske, som er belempret med lasteliniebestemmelsen, — de billigere hyrer og som regel mindre skibsbesætninger, hvilke alene muliggjøres ved den norske sjømands overlegne dygtighed.

Med hensyn til hyreforskjellen paa forskjellige nationers fartøier anfører han følgende opgaver:

	Amer. dampsk.		Britisk dampsk.		Tysk dampsk.	
	„Cherokee“,		„Critic“,		„Sonnenburg“.	
	bygget i		bygget i		bygget i	
	Philadelphia		Newcastle		Newcastle	
	1886,		1881,		1896,	
	nom. hestekr.		nom. hestekr.		nom. hestekr.	
	188,		225,		267,	
	netto tonn.		netto tonn.		netto tonn.	
	1967,		1701,		1578,	
	brutto 2557.		brutto 2601.		brutto 2477.	
	Antal. Hyre.		Antal. Hyre.		Antal. Hyre.	
Fører	1	\$ 175	1	\$ 92.34	1	\$ 102.06
1ste styrmand . .	1	- 70	1	- 46.17	1	- 42.53
2den —	1	- 45	1	- 31.59	1	- 26.73
3die —			1	- 26.73	1	- 19.44
Tømmermand . .	1	- 40	1	- 29.16	1	- 21.87
Stuert	1	- 60	1	- 31.59	1	- 13.36
Kok	1	- 50	1	- 26.73	1	- 21.87
Messegut	1	- 25	1	- 12.15	1	- 4.86
Lampepudser . .	1	- 25	1	- 21.87		
Matroser	9	- 225	7	- 144.57	6	- 80.16
Letmatroser . .					1	- 10.93
1ste Maskinist .	1	- 125	1	- 78.97	1	- 72.90
2den —	1	- 75	1	- 58.32	1	- 43.74
3die —	1	- 65	1	- 38.88	1	- 29.16
4de —			1	- 35.23	1	- 14.58
Donkeymand . .			1	- 24.30		
Fyrbødere . . .	6	- 210	7	- 153.09	7	- 102.06
Kullempere . .	3	- 75			3	- 40.08
Andre	3	- 120				
Pr. maaned . . .	32	\$ 1 385	28	\$ 851.69	29	\$ 646.33
„ aar		\$ 16 620		\$ 10 219.80		\$ 7 755.96

	Holl. dampsk. „Teutonia“, bygget i Stockton 1892, nom. hestekr. 266, netto tonn. 2 458, brutto 3 209	Norsk dampsk. „Fortuna“, bygget i Stockton 1894, nom. hestekr. 236, netto tonn. 1 921, brutto 2 994
	Antal. Hyre.	Antal. Hyre.
Fører	1 \$ 121.50	1 \$ 119.21
1ste styrmand . .	1 - 40.50	1 - 29.68
2den —	1 - 24.30	1 - 21.41
3die —	1 - 16.06	1 - 16.06
Tømmermand . .	1 - 18.22	1 - 17.51
Stueit	1 - 14.17	1 - 21.41
Kok	1 - 16.20	1 - 8.75
Messegut	1 - 6.07	1 - 4.13
Matros	7 - 90.72	4 - 41.83
Letmatros . . .	3 - 23.75	3 - 23.75
1ste maskinist . .	1 - 72.90	1 - 53.03
2den —	1 - 32.40	1 - 30.65
3die —	1 - 24.30	1 - 21.40
Donkeymand . .	1 - 16.06	1 - 16.06
Fyrbødere . . .	4 - 58.32	6 - 85.84
Kullempere . . .	3 - 34.02	
Pr. maaned . . .	24 \$ 553.62	25 \$ 510.72
„ aar	\$ 6 643.44	\$ 6 128.64

„The Subsidy Shipping Bill“, som i længere tid har været gjenstand for daglig diskussion i den herværende presse, forventes opsat til behandling af kongressen indtil efter det nu forestaaende præsidentvalg. Forslaget har undergaaet forskellige ændringer i tidens løb, og udkastet, som det nu staar, synes ikke at have mildnet dets modstanderes opposition, ligesaa lidt som det vinder dets tilhængeres bifald. „The New York Evening Post“ siger saaledes i en ledende artikel under 7de april d. a.: Propositionens endelige skjæbne kan vanskelig forudsees, men det er klart, at den har lidt betydelig under den drøftelse, for hvilken den har været udsat, — og at de forandringer, som den har undergaaet fra tid til anden, saalangt fra at have forbedret dens udsigter, derimod blot har tjent til at henlede opmærksomheden paa dens skadelige sider og til at vække kongresmedlemmernes mistanke til dens gavnlighed.

„The New York Maritime Register“ anbefaler derimod, at udkastet heller vedtages med alle dets mangler, end at sagen længere udsættes og derved bliver gjort til gjenstand for videre agitation.

Af arvebeløb hjemsendtes for norsk regning kr. 24 646.71 og for svensk regning kr. 26 561.30.

H a n d e l e t c.

Det forløbne aar oprandt med de mest lovende udsigter til en frodig trivsel og udvikling af forretningslivet i alle dets brancher, og disse udsigter tør vistnok siges at være bleven virkeliggjorte i rigeste maal, hvad angaar industri og handel.

I finansiel henseende led man derimod til enkelte tider under følgerne af overdrevne spekulationer i industriaktier, som, indtræffende under et af forskellige andre grunde allerede knapt pengemarked, vilde have fremkaldt alvorlige kriser, dersom ikke bankerne havde prompte afhjulpet pengemangelen med liberale laan. Den store og fordelbringende industrielle virksomhed, som ved aarets begyndelse var i fuld sving, var nemlig „the promoters“ en beleilig anledning til at iværksætte industrielle konsolidationer ved forespeiling af de yderlig forøgede indtægter, som derved vilde kunne opnaaes. Disse saskaldte „trusts“ dannedes som regel ved kjøb af samtlige fabrikker i en branche til ofte høit opskruede priser, og til dækning af de med deres organisation forbundne store udgifter krævedes kapitaler, som i flere tilfælde gik op til over 100 millioner dollars. Den samlede kapitalisation af de i aarets løb dannede „trusts“ beløb sig til ikke mindre end 2 480 millioner dollars og af de ved aarets udgang endnu uafgjorte konsolidationer til 620 mill. doll. mere; hertil kommer endvidere i aarets løb planlagte, men abandonnerede konsolidationer til en kapitalisation af yderligere 1 120 mill. doll. Den overdrevne spekulation, som anspreddes ved disse projekter var, som sagt, den hovedsagelige grund til forstyrrelsen af pengemarkedets ligevegt. Følgende oversigt over renten for „call money“ viser nærmere dets fluktuationer:

Januar og februar	fra 2 à 2½ pct.	til 3 à 4 pct.
Marts	2 - 2½ ”	- 4½ à 9 pct.
April	2 - 3½ ”	- 6 à 16 pct.
Mai	1½ à 3 ”	- 4 - 7 pct.
Juni	1½ - 2 ”	- 2½ à 3 pct.
Juli	2 à 3⅓ ”	- 4 à 7 pct.
August	1½ - 3 ”	- 3 à 5 pct.
September	2 à 2½ ”	- 4 à 20 pct.
Oktober	2 - 4 ”	- 9 - 40 ”
November	3 - 4 ”	- 14 - 40 ”
December	2 - 3 ”	- 10 - 186 ”

Den 18de december steg renten for „call loans“ til 186 pct. paa grund af paagaende likvidation af industriaktier og et pludseligt fald i sammes værdier som følge af, at „The Produce Exchange Trust Co.“, der havde større interesser i disse, indstillede sine betalinger; prompt bistand fra bankerne reddede imidlertid markedet, som faldt til 30 pct. den 19de december og derefter ikke overteg 25 pct. Vekseldiskontoen var for:

60 à 90 dage,	4 à 6 mdr.
2 navne.	1 navn.
Januar til august	3 à 4 pct.
September og oktober	5 ”
November	5½ ”
December	6 ”
	3¼ à 6 pct.
	5 - 6 ”
	5½ - 8 ”
	7 - 8 ”

Kursen for kroner var 26.70 à 27 cents pr. krone; kursen for £ var lavest i januar og oktober: \$ 4.81½ à \$ 4.86 pr. £ og høiest i juni: \$ 4.86 à \$ 4.89.

De statistiske opgaver synes at vise en indenlandsk vareomsætning af et større omfang end nogensinde før, medens statistiken over fremmedhandelen viser en balance i staternes favør for fiskalaaret, endende 30te juni 1899, af 507 mill. doll. mod 594 mill. doll. i fiskalaaret 1897—98 og 267 mill. doll. i 1896—97; 1894—95 viser derimod en handelsbalance i udlandets favør og 35 mill. doll. Mange af de ledende artikler viser et betydeligt opsving i priserne; saaledes avancerede jern og staal henved 100 pct. og metaller i det hele taget gennemsnitlig 50 pct., bomuld, uld og sammes produkter samt kul og „naval stores“ 33 pct., skind og huder 25 pct., kvæg, provisions, tørrede frugter og forskellige andre artikler fra 10 til 20 pct. Derimod faldt kornvarer som en af de faa undtagelser 10 pct. i pris som følge af det indskrænkede forlangende for udførsel af denne artikel. Den store vareomsætning bevirkede en forøgelse i jernbanernes indtægter af 10 pct. sammenlignet med 1898. Bruttoindtægterne for alle landets jernbaner opgives i „Dunn's Review“ til 1 180 mill. doll. 4 500 mile ny bane byggedes af 312 forskellige linier mod 3 083 mile i 1898. Den livlige vareomsætning i forbindelse med store børsspekulationer viste sig i en 36 pct. større udveksling („clearing“) mellem landets bankinstituter end i 1898. „The clearings“ opgik i 1899 til 93 300 mill. doll. Paa New York Stock Exchange omsattes 176½ mill. aktier til en salgsværdi af 13 429 mill. doll. mod 112½ mill. aktier værd 8 187½ mill. doll. i 1898.

Forretningsforholdenes større stabilitet i det forløbne aar fremgaar af „Dunn's“ konkursrapport, ifølge hvilken der af landets 1 125 000 firmaer falleder blot 9 634 med 60 mill. doll. aktiva og 119¾ mill. doll. passiva (heraf 56 bankfirmaer med 32¼ mill. doll. passiva), medens der i 1898 af ialt 1 093 000 firmaer falleder 11 638 med 73 mill. doll. aktiva og 141 mill. doll. passiva. Forholdet stiller sig forøvrigt i 1899 gunstigere end i noget af de foregaaende 18 aar. I anledning af denne opgave faar dog bemærkes, at medens aarets første 11 maaneder giver et gennemsnitstal af 6⅝ mill. doll. passiva for kommercielle konkurser, viser december 17½ mill. doll. passiva for samme, hvilket synes at tyde paa mindre befestede forhold ved aarets slutning.

Oversigt over de forenede rigers handel med de forenede stater i fiskalaarene 1897—1899 og over de forenede staters fremmedhandel i fiskalaaret 1898—1899.

Indførsel.			
	Fra de forenede riges.		Total.
	1897—1898.	1898—1899.	1898—1899.
Bomuld	\$ —	\$ —	\$ 5 013 146
Bomuldsyarer	„ 187	„ 91	„ 31 204 756
Bøger	„ 34 956	„ 31 587	„ 1 689 892
Børster	„ 325	„ 338	„ 890 629
Cement	„ 34 195	„ 27 148	„ 2 776 336
Diamanter og guld- & sølv- arbejder	„ 1 189	„ 1 338	„ 13 972 147
Overføres \$	70 852	\$ 60 502	\$ 55 546 906

Indførsel.

Fra de forenede riger.

Total.

	1897—1898.	1898—1899.	1898—1899.
Overført	\$ 70 852	\$ 60 502	\$ 55 546 906
Fiskevarer og medicintran	" 645 139	" 581 579	" 6 202 253
Frugter	" 1 643	" 1 203	" 18 299 217
Frø	" 1 268	" 945	" 1 820 845
Glas og glasvarer	" 3 753	" 3 805	" 4 307 073
Guttapercha	" —	" —	" 32 254 516
Guttaperchaaffald	" 176	" 1 224	" 462 044
Handsker	" 9 048	" 7 883	" 5 398 125
Huder og skind	" 183 011	" 207 580	" 42 709 370
Is	" —	" —	" 15 807
Jern og staal:			
Maskineri	" 77 029	" 102 527	" 1 630 542
Knivsmedarbejder	" 8 648	" 6 247	" 1 888 916
Ambolter	" 2 805	" 263	" 32 806
Raat og halvforarbejdet samt andre fabrikater	" 1 315 919	" 1 250 396	" 4 541 904
Kaffe	" —	" —	" 55 275 470
Kemikalier	" 41 137	" 38 642	" 42 681 504
Klokker, ure og dele deraf	" 238	" 212	" 1 335 982
Kunstgjenstande	" 1 287	" 606	" 2 458 978
Maltdrikke	" 906	" 1 590	" 1 487 778
Marmor og fabrikater . . .	" 3 103	" 218	" 680 533
Metaller og fabrikater, andre end jern og staal	" 19 246	" 18 186	" 3 559 841
Ost	" 7 248	" 6 427	" 1 563 128
Papir og fabrikater	" 2 154	" 4 262	" 3 191 589
Papirmaterial. excl. træmasse	" 8 383	" 11 193	" 2 614 914
Pølsverk	" 4 128	" 617	" 10 861 262
Porcelæn og stentøj	" 1 292	" 2 518	" 7 282 934
Silke, raa	" —	" —	" 31 827 061
" tilvirket	" —	" —	" 25 111 212
Spirituosa	" 2 203	" 5 452	" 3 145 079
Sukker	" —	" —	" 95 744 154
The	" —	" —	" 9 675 081
Tin	" —	" —	" 11 843 357
Tobak	" —	" —	" 12 044 252
Tændstikker	" 99 176	" 96 832	" 128 873
Træmasse	" 156 890	" 176 500	" 671 506
Uld og fabrikater	" 720	" —	" 31 603 650
Vin	" 3 313	" 112	" 6 590 206
Andre artikler	" 3 995	" 14 732	" 160 358 581
Tilsammen 1898—99		\$ 2 608 858	\$ 697 148 149
mod i 1897—98		" 2 675 053	" 616 049 654
" i 1896—97		" 2 500 118	" 764 730 412
" i 1895—96		" 3 320 321	" 731 960 965
" i 1894—95		" 2 531 327	" 866 400 922

Udførsel.

	Til de forenede riger.		Total.
	1897—1898.	1898—1899.	1898—1899.
Brugt bohøve og effekter	\$ 3 981	\$ 22 234	\$ 1 809 028
Bomuld	744 287	703 503	209 564 774
Bomuldsaffald	3 783	3 702	839 177
Bomuldsfabrikater	4 237	10 896	23 245 736
Bøger og tryksager	5 466	8 837	2 656 136
Dyr, levende	25	2 855	37 880 916
„ produkter af	1 171 582	4 183 607	175 578 878
Fiskevarer	33 241	625	5 105 700
Frugter, friske og tørrede	—	30 412	5 359 621
— preservevede	717	8 245	4 328 364
— andre	—	6 371	207 149
Fernis	3 696	5 717	463 547
Frø, kløver	7 300	8 324	5 079 304
Fosfat	139 000	216 312	6 914 365
Glucose	500	5 270	3 624 890
Gummifabrikater	6 728	7 889	1 765 385
Gummi affald	—	8 757	555 786
Harpix	14 048	20 451	3 741 581
Honning	704	1 307	55 900
Instrumenter, videnskabel.	1 516	7 728	4 399 180
— musikalske	22 285	30 461	1 791 843
Kemikalier	4 921	7 604	10 212 715
Klokker og dele deraf	11 536	10 965	1 863 431
Kornvarer	930 503	2 522 169	273 999 589
Kul	—	—	13 661 028
Kunstgjenstande	1 801	4 421	303 493
Lamper	1 667	4 279	777 379
Læder og Lædervarer	488 215	398 417	23 466 985
Maling og farvestofte	7 350	10 255	938 736
Malt	—	1 950	342 145
Metaller og fabrikater:			
Kobber	50 950	4 033	36 424 114
Guld- og sølvvarer	2 260	525	963 156
Messingvarer	2 448	5 566	1 351 049
Jern og staal:			
Halvforarbejdet	17 235	8 884	6 309 482
For bygning	—	23 251	1 759 988
Baand	—	—	107 703
Traad	14 000	10 086	3 891 180
Støbegods	6 231	22 647	1 055 525
Jernbanevognhjul	—	238	132 124
Jernbaneskinner	—	—	5 439 831
Plader	—	3 639	1 959 613
Spiger	1 510	1 172	1 863 076
Overføres	\$ 3 703 723	\$ 8 333 504	\$ 881 789 602

	Overført	\$ 3 703 723	\$ 8 333 504	\$ 881 789 602
Maskiner og maskinerier:				
Agerbrugs-	„	198 238	„ 374 428	„ 12 452 197
Bicykler	„	142 443	„ 332 641	„ 5 753 880
Dampmaskiner:				
Lokomotiver	„	—	„ 212 575	„ 4 728 748
Stationære	„	2 200	„ 9 411	„ 335 061
Andre og dele deraf . . .	„	—	„ 8 533	„ 1 132 489
Elektriske	„	2 408	„ 12 036	„ 2 736 110
Maskiner for metalarbejder	„	98 911	„ 155 237	„ 6 491 586
Pumpemaskiner	„	27 905	„ 33 613	„ 2 710 654
Skomaskiner	„	21 807	„ 18 538	„ 853 936
Skrivemaskiner	„	10 540	„ 18 744	„ 2 449 705
Trykkepresser	„	1 400	„ 14 483	„ 847 006
Symaskiner	„	3 314	„ 488	„ 3 264 344
Andre	„	132 448	„ 319 467	„ 18 722 251
Laae og hængsler . . .	„	43 806	„ 97 522	„ 4 898 752
Ørne	„	2 818	„ 943	„ 503 739
Rør	„	27 164	„ 81 499	„ 5 875 748
Skydevaaben	„	8 122	„ 6 915	„ 681 440
Verktøi	„	17 800	„ 58 132	„ 3 333 834
Andre fabrikater	„	12 223	„ 52 369	„ 10 464 055
Olier:				
Af dyr, „Lardoil“ . . .	„	275	„ 6 375	„ 412 447
Mineral-	„	1 380 301	„ 1 156 010	„ 55 403 470
Bomulds-	„	55 508	„ 39 728	„ 12 077 519
Mais-	„	25 541	„ 41 676	„ 565 293
Parafin og parafinvox .	„	19 259	„ 36 028	„ 6 804 684
Papir og fabrikater . . .	„	7 042	„ 10 949	„ 1 249 942
Patentmediciner	„	4 921	„ 3 065	„ 2 661 008
Pelsverk	„	6 409	„ 5 179	„ 3 092 846
Sirup	„	47 690	„ 138 828	„ 1 910 241
Sæbemateriale	„	—	„ 10 506	„ 2 576 507
Sække	„	1 074	„ 7 506	„ 406 593
Stentøi	„	1 696	„ 1 474	„ 351 830
Smørgel	„	4 771	„ 8 570	„ 129 142
Tobak:				
Blad-	„	42 953	„ 80 087	„ 25 170 771
Cigaretter	„	148 399	„ 155 597	„ 2 197 353
Andre fabrikater	„	443	„ 3 575	„ 3 278 092
Trævarer:				
Saget tømmer	„	1 097	„ 2 749	„ 4 161 097
Hugget —	„	3 214	„ —	„ 4 081 440
Bord og planker	„	90	„ 2 258	„ 15 031 176
Tøndestav	„	20 490	„ 30 146	„ 6 801 507
Møbler	„	18 474	„ 42 134	„ 3 571 375
Træmasse	„	2 199	„ —	„ 696 319
Andre	„	18 305	„ 30 539	„ 10 050 916
Vine	„	2 940	„ 5 396	„ 676 330
Vogne	„	2 557	„ 4 427	„ 4 105 284
Overføres	\$ 6 266 914	\$ 11 973 990	\$ 1 106 985 696	

	Udførsel.		Total.
	1897—1898.	1898—1899.	1898—1899.
Overført . . .	\$ 6 266 914	\$ 11 973 990	\$ 1 106 985 696
Andre artikler . . .	„ 44 479	„ 230 957	„ 96 945 526
Tilsammen	\$ 6 311 393	\$ 12 204 947	\$ 1 203 931 222
mod i 1897—98	\$ 6 311 393		\$ 1 210 291 913
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

Den ifølge ovenstaaende opgave tilsyneladende større udførsel til de forenede riger i 1898—1899 end i foregaaende aar er mindre begrundet i en virkelig forøgelse af udførselen end deri, at statistiken for nævnte fiskalaar er nærmere korrekt, end den har været før. Som følge af Scand.-American liniens i 1899 ugentlig herved afgaaede dampskibe blev nemlig et betydelig større antal varer end før afskibet direkte, og disse varer udklarerendes derfor ogsaa til Sverige og Norge. Varer, der forsendes via England eller Tyskland etc., udklarerendes derimod i de fleste tilfælde til transithavnen, ikke til bestemmelsesstedet, og dette gjør, at statistiken bliver feilagtig, hvad angaar varernes bestemmelsessted.

Af ind- og udførselen faldt der paa dette distrikts havne:

	Indførsel.	Udførsel.
New York	\$ 465 559 650	\$ 449 801 525
Baltimore	„ 9 151 155	„ 107 099 201
Boston	„ 52 097 960	„ 125 599 418
Beaufort	„ 52 125	„ 940 134
Brunswick	„ 45 975	„ 10 421 488
Charleston	„ 997 879	„ 8 059 158
Galveston	„ 2 916 928	„ 78 420 904
Key West	„ 295 446	„ 1 652 787
Mobile	„ 1 585 576	„ 8 894 424
Norfolk	„ 208 005	„ 13 831 223
Pensacola	„ 53 327	„ 14 214 690
Philadelphia	„ 41 222 528	„ 60 849 993
Portland	„ 652 191	„ 9 516 299
Savannah	„ 376 154	„ 24 029 084
Wilmington	„ 142 923	„ 7 586 526
New Orleans	„ 11 749 183	„ 86 710 585
Apalachicola	„ 1 374	„ 396 436
Newport News	„ 1 332 426	„ 28 159 655
Pearl River (Ship Island)	„ 439	„ 1 704 939

Af ind- og udførselsværdierne førtes i følgende nationers fartøjer:

	Indførsel.		Udførsel.	
	Dampskibe.	Seilskibe.	Dampskibe.	Seilskibe.
Amerikanske \$	56 789 000	\$ 25 260 866	\$ 55 476 031	\$ 20 025 367
Belgiske . . „	22 106 000	„ —	„ 16 488 412	„ 2 889

	Indførsel.		Udførsel.	
	Dampskibe.	Seilskibe.	Dampskibe.	Seilskibe.
Britiske . . .	339 441 937	17 405 820	753 204 237	32 783 571
Franske . . .	51 239 539	173 188	15 760 064	978 317
Hollandske . .	21 770 077	965 638	26 562 948	1 137 738
Italienske . .	1 153 238	2 245 904	2 561 651	4 252 310
Norske . . .	20 084 174	1 172 117	25 375 442	7 551 593
Tyske . . .	81 795 826	1 319 939	109 445 869	6 601 061
Alle andre . .	16 710 637	4 178 955	44 194 287	4 396 216

Jern og staal.

Den amerikanske jernindustri tog et overordentligt stort opsving i 1899. Med en produktion af over $13\frac{1}{2}$ mill. tons rujern mod $11\frac{3}{4}$ mill. tons i 1898 og $9\frac{1}{2}$ mill. tons i 1897 har priserne for jern og staal været i stadigt stigende, indtil de ved aarets slutning stod ca. 100 pct. højere end ved dets begyndelse. Denne fremgang i produktion og priser skyldtes hovedsagelig et ualmindelig stort indenlandsk begjær efter materiale for bygning og reparation af jernbaner og jernbanemateriel, saavelsom for maskin- og jernvarefabrikation i det hele taget.

Ved aarets* slutning berettes de beholdninger af halv forarbejdet jern og staal saavelsom af forskellige produkter deraf at være bleven reduceret til en ubetydelighed, og de høje priser ventedes at skulle vedvare paa grund heraf og af det fremdeles vedvarende begjær efter jern og staal af alle slags, men i april d. a. overraskedes man ved, at American Steel & Wire Co. og derefter The Federal Steel Co. og andre større „Trusts“ i jern og staalbranchen pludselig stansede arbeidet og nedsatte priserne, som det da hedde, paa grund af betydelig overproduktion, skjønt det paastaaes, at den egentlige aarsag dertil var, at visse personer af American Steel & Wire Co.s bestyrelse havde interesse af at nedtrykke nævnte „Trusts“ aktier. Som følge af stigningen i priserne for amerikansk jern har priserne for svensk jern ogsaa avanceret stadigt fra begyndelsen af 1899 og viser fremdeles en opadgaaende tendens, idet herværende importører beretter, at de svenske jernbrug er fuldt optagne med ordrer for alt det jern, som kan leveres i indeværende aar, og endog for leverance i 1901.

Indførselen af jern og staal, som beløb sig til ca. $4\frac{1}{2}$ mill. doll. mod $6\frac{1}{2}$ mill. doll. i fiskalaaret 1897—1898 stillede sig som følger:

	Rujern.		Stangjern.		Wire Rods.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
(Norge og) Sverige	2 780	\$ 55 550	15 513	\$ 637 387	9 421	\$ 358 389
Storbritannien . .	19 386	„ 626 926	2 110	„ 170 189	6 026	„ 371 789
Belgien	—	—	1 598	„ 66 751	—	—
Kanada	1 142	„ 26 563	2	„ 307	—	—
Tyskland	—	—	752	„ 32 901	—	—
Andre lande	8	„ 49	—	„ —	4	780
Total 1898—99 . .	23 316	\$ 711 088	19 975	\$ 907 535	15 451	\$ 730 958

	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Total i 1897—98	25 640	\$ 675 683	15 177	\$ 683 429	17 679	\$ 844 841
Fra Norge og Sverige i 1897—98	2 001	„ 42 795	12 201	„ 498 713	11 037	„ 445 158
Do. 1896—97 . .	220	„ 5 269	10 301	„ 412 303	7 970	„ 303 865

	Skrabjern og staal.		Staal halvforarbejdet.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
(Norge og) Sverige	1 931	\$ 43 290	3 004	\$ 145 364
Storbritannien . .	404	„ 7 173	—	„ —
Belgien	—	„ —	104	„ 3 832
Kanada	513	„ 4 078	7 082	„ 875 389
Tyskland	—	„ —	299	„ 37 137
Østerrige	—	„ —	104	„ 24 925
Andre lande . . .	—	„ —	31	„ 2 200
Total i 1898—99	4 642	\$ 65 185	10 624	\$ 1 088 847

Total i 1897—98	1 502	\$ 14 391	13 760	\$ 1 204 055
Fra Norge og Sverige 1897—98	201	„ 5 750	4 862	„ 301 395
Do. 1896—97 . .	2 001	„ 56 527	7 125	„ 437 366

Derimod udførtes:

	Til Sverige og Norge.		Total.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Jernmalm	—	—	31 412	66 400
Rujern	31	335	299 641	3 311 295
Stangjern	14	570	10 520	365 144
Skrabjern	—	—	91 985	1 041 229
Stangstaal	210	7 979	32 930	944 874
Staal „Wire Rods“ . . .	—	—	25 200	580 540
Tilsammen	255	8 884	491 688	6 309 482

Priserne stillede sig som følger:

	Svensk jern:	Jan. 1899.	Dec. 1899.	April 1900.
Stangjern (middels gode mærker)	\$ 56 a 60	—	\$ 68 a 75	\$ 80 a 82
Wire Rods	„ 54 - 58	—	„ 65 - 73	„ 79

Amerikansk jern:

Rujern no. 2 Foundry	\$ 11.25 pr. ton	23 25	21.50
Staal Billets	„ 18.55 —	37.50	30.00
Wire Rods	„ 22.25 —	50.00	48.00
Staal jernbaneskiner	„ 18.00 —	35.00	33.35
Stangjern	1.15 c. pr. pd.	2.05 c.	1.85 c.
Plader	1.30 c. —	2.40 c.	1.85 c.

Gamle jernbaneskiner: Staal \$ 10.25 pr. ton	21.00	21.50
Do. Jern „ 13.00 —	27.00	23.00

Træmasse.

Allerede tidlig i juni maaned berettedes lav vandstand i New Englands vasdrag at hindre tømmerflødningen til træmassefabrikerne, og priserne paa tømmer avancerede allerede i midten af juni maaned fra \$ 2 til \$ 4 pr. 1 000 fod. Men skjønt papirfabrikerne syntes at være fuldt beskæftigede og tørken vedvarede, holdt cellulosepriserne sig næsten uforandrede i juni—august; for træmasse avancerede prisen i dette tidsrum blot 5 à 10 pct. I begyndelsen af september var imidlertid træmasse neppe at erholde i markedet til 100 pct. højere pris end vanligt, og beholdningen og produktionen af cellulose betydelig indskrænket, og dette i forbindelse med den fortsatte vandmangel, fremdeles opadgaaende tømmerpriser og papirfabrikernes vedvarende travlhed bragte ogsaa cellulose-priserne op, hemmede udførselen og forøgede indførselen i en meget tilfredsstillende maalestok.

Priserne var for:

Soda-cellulose.

	Importeret.		Amerikansk
	Bleget.	Ubleget.	Bleget.
Januar—mai	2.70 à 3 c. pr. pd.	1.87 à 2	1.90 à 2
Juni—august	— —	—	2 ¹ / ₈ - 2 ³ / ₄
September—oktober .	2.75 à 2.95 - —	1.90 à 2.10	2 ¹ / ₂ - —
November—december .	3 - 3.10 - —	2 - 2 ¹ / ₂	— - —
D. 1ste mai 1900 . .	3 ¹ / ₄ - 3 ¹ / ₂ - —	2.65 - 2 ³ / ₄	3 ¹ / ₄ - 3 ¹ / ₂

Sulfit-cellulose.

	Importeret.		Amerikansk.	
	Bleget.	Ubleget.	Bleget.	Ubleget.
Januar—mai	3.15 à 3.50 c.	1.95 à 2.15	2.75 à 3	1.75 à 2
Juni—august	— —	— —	— —	— —
September—oktober .	— — -	2 - 2 ¹ / ₄	— —	1.80 - 2
November—december .	3 ¹ / ₄ - 3 ³ / ₄ -	2.15 - 2 ¹ / ₂	3 - 3 ³ / ₄	2 ¹ / ₄ - 2 ¹ / ₂
D. 1ste mai 1900 . .	— — -	2 ¹ / ₄ - 2.60	3 ¹ / ₄ - 3 ³ / ₄	— —

For mekanisk masse betaltes i januar til mai \$ 12 pr. ton f. o. b. fabriken; i juni—august \$ 12.50 à \$ 13; i september \$ 13 à \$ 15; i oktober \$ 16 à \$ 20; i november \$ 20 à 25; den 1ste mai 1900 \$ 20.

Som foranstaaende prisnoteringer viser, er markedet fremdeles (den 1ste mai 1900) „firmt“. Med undtagelse af avispapir berettes papirmarkedet ikke destomindre i alle andre brancher flaut, og det er kun den indskrænkede beholdning af saavel kemisk som mekanisk træmasse og en formindsket indførsel,

som fremdeles opretholder træmassepriserne. „The Burgess Sulphite Fibre Co.“ i Maine berettes at have i april d. a. afsluttet kontrakt for export i løbet af kommende sommer af 6 000 tons sulfit-cellulose via Portland til England, hvilket ogsaa synes at tyde paa et mindre livligt indenlandsk begjær. De amerikanske aviser har i egen interesse forenet sig med Kanadas træmassefabrikanter for at udvirke en reduktion i staternes told paa træmasse, og flere forslag desangaaende blev gjort i sidste kongres uden dog at lede til noget-somhelst resultat. Kanadas træmassefabrikanter agiterer derfor nu for at træmassetømmer, som indføres toldfrit i de forenede stater, skal belægges med udførselstold, og i januar d. a. har provinsen Quebec forhøjet „the stumpage fee“ (den afgift, der erlægges for tømmerhugst paa regjeringsland) til \$ 1.90 pr. cord (128 kubikfod) med en rabat af \$ 1.50 for det tømmer, der tilvirkes i provinsen. Staternes indførsel af træmassetømmer fra Kanada beløb sig i fiskalaaret 1897—1898 til en værdi af \$ 876 962, hvoraf \$ 624 475 fra provinsen Quebec, saaat denne afgift, der faktisk er en udførselstold, ikke er uden betydning for træmassefabrikanterne i Maine, som er de hovedsagelige importører.

De forenede staters produktionskapacitet pr. døgn (nedlagte fabriker ikke iberegne) var i marts 1899 som følger:

	Antal. Fabrik- firmaer.	Mek. træmasse. Tør. Tons.	Fugtig. Tons.	* Cellulose. Sulfit. Tons.	Soda. Tons.	Total. Tons.
New York	96	186	1 141	407	60	1 794
Maine	27	398	310	330	170	1 208
New Hampshire	16	111	324	260	—	695
Vermont	17	101	241	30	—	372
Massachusetts	7	19	47	47	6	119
Pennsylvania	16	34	10	105	202	351
Wisconsin	37	193	283	245	—	721
Michigan	9	16	49	130	—	195
Andre midtstater	17	84	76	53	35	248
Vestligste stater	9	95	26	34	15	170
Sydstaterne	18	56	23	115	70	264
	269	1 293	2 530	1 756	558	6 137

eller ialt	3 823	tons	mekanisk	og	2 314	kemisk træmasse.
mod i 1897	3 274	”	—	”	1 725	”
1895	2 465	”	—	”	1 479	”
1893	2 143	”	—	”	1 105	”
1891	1 477	”	—	”	772	”
1881	20	”	—	”	160	”

Ifølge en rapport af U. S Commissioners of Labor var der i tiden fra den 1ste januar til 30te juni 1898 723 papir- og træmassefabriker i drift, som i nævnte tidsrum producerede 1 068 180 tons papir værd \$ 52 760 800 og 66 483 tons træmasse værd \$ 14 363 096. Af det fabrikerede papir var ca. 312 000 tons avispapir og 125 000 tons bogpapir.

Blandt forskellige fabriker nu under bygning bør nævnes „Great Northern Paper Co.s“ complex af træmasse- og papirfabriker i Millinockett nær Penobscot River ca. 75 mile nordost for Bangor, Maine, som er beregnet paa at skulle producere 250 tons avispapir pr. døgn.

Ifølge en af staten Maines „Bureau of Labor and Industrial Statistics“ i december 1899 udgiven brochure er den gennemsnitlige arbejdsløn i der-værende træmasse- og papirfabriker \$ 1.62 pr. dag.

Der indførtes:

Fra	I fiskalaaret til 30te juni 99.		Fiskalaaret 1897—1898.		Fiskalaaret 1896—1897.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Norge og Sverige	4 192	176 500	3 704	156 890	5 019	200 761
Holland	14	702	—	—	14	746
Kanada	28 135	449 612	24 220	368 633	34 804	498 706
Storbritannien . .	265	3 173	215	2 420	—	—
Tyskland	713	41 519	1 617	72 167	1 783	94 574
Andre lande . . .	—	—	90	1 532	150	6 099
Tilsammen	33 319	671 506	29 846	601 642	41 770	800 886

Deraf i 1898—1899 til:

	Tons.	Doll.
Baltimore	3	704
Bangor	2 000	61 599
Boston	3 794	142 178
New Haven, Conn. .	1 069	11 767
New London, „ . .	357	4 105
New York	2 231	84 357
Philadelphia	103	5 000
Michigan	13 255	177 738
Vermont	7 067	111 276
Andre steder	3 440	72 782
	33 319	671 506

Totalindførselen fra 1ste juli 1899 til 31te marts 1900 beløb sig til 66 819 tons værd \$ 1 894 616.

Der udførtes:

Til	Fiskalaaret 1898—1899.		1897—1898.	
	Tons.	Doll.	Tons.	Doll.
Storbritannien	18 700	389 471	19 727	358 466
Belgien	3 731	130 231	1 824	70 043
Kanada	2 388	48 188	1 634	27 818
Tyskland	1 118	41 530	536	21 406
Frankrige	685	27 475	850	34 415
Overføres	26 622	636 895	24 571	512 148

	Fiskalaaret 1898—1899.		1897—1898.	
	Overført	Tons. Doll.	Tons. Doll.	
Italien	26 622	636 895	24 571	512 148
Mexico	477	19 043	290	10 433
Mexico	439	13 940	131	4 910
Rusland	212	8 438	—	—
Østerrige	178	7 375	17	692
Japan (deraf 321 tons imp.) . .	668	9 219	16	496
Holland	67	2 610	—	—
Danmark	40	1 469	92	3 342
Brasilien	9	655	2	150
Australien	4	175	2	104
Norge og Sverige	—	—	54	2 190
Peru	—	—	23	990
Chili	—	—	15	1 206
Tilsammen	28 716	699 819	25 213	536 670

I de 9 maaneder endende 31te marts 1900 udførtes blot 8 515 tons, værd \$ 293 443 mod 21 986 tons, værd \$ 521 852 i 9 maaneder til 31te marts-1899.

Af papir udførtes:

	Skrivepapir og		
	Trykpapir.	Konvolutter.	Andet.
Storbritannien	\$ 991 245	20 242	900 728
Kanada	„ 126 795	43 040	653 321
Japan	„ 194 406	85	155 627
Australien	„ 859 837	8 971	290 081
Britisk Afrika	„ 24 206	1 055	15 900
Central- og Sydamerika	„ 144 866	81 351	654 700
Andre lande	„ 44 312	3 352	263 764
Total i 1898—1899	\$ 2 385 667	158 096	2 934 121
— i 1897—1898	„ 2 702 351	160 499	2 631 714

Af papir indførtes:

Fra Tyskland	\$ 1 286 606
„ Storbritannien	„ 420 801
„ Frankrige	„ 262 215
„ Japan	„ 221 794
„ Belgien	„ 53 254
„ Østerrige	„ 24 850
„ Kanada	„ 13 064
Overføres	\$ 2 282 584

	Overført 2 282 584
\$ Sverige og Norge . . . „	3 966
„ Andre lande . . . „	955 111
	\$ 3 241 661
mod i 1897—1898	„ 2.838 733

„The New York Paper Trade Journal“ beretter, at et større selskab skal være dannet i Montreal for fabrikation af træmasse af torv efter en af østerrigeren Karl A. Zschoerner i Europa og Amerika patenteret metode.

Fiskevarer.

I fiskalaaret 1898—1899 indførtes:

Fra	Ansjos og sardiner.	Stok- og klipfisk.	Sild, saltet.
Norge og Sverige \$	51 986	42 779	167 294
Belgien „	58 233	—	2
Frankrige „	850 752	—	—
Holland „	10 866	10	558 893
Italien „	24 367	294	2 196
Kanada „	946	379 226	46 713
Portugal „	124 422	—	305
Storbritannien . . „	—	132	288 857
Tyskland „	7 036	—	12 628
Andre lande . . . „	24 372	2 973	250
Tilsammen \$	1 152 981	425 414	1 077 138
Total i 1897—98 \$	1 110 674	525 968	1 053 050
Fra Norge og Sverige i 1897—98 „	49 110	54 464	229 108
Fra Norge og Sverige i 1896—97 „	28 072	24 400	100 302
Fra Norge og Sverige i 1895—96 „	32 343	42 452	143 257
Fra	Sild, røget eller tørret.	Makrel.	Anden.
Norge og Sverige . . \$	94	128 246	80 652
Belgien „	—	—	268
Frankrige „	—	2 586	3 833
Holland „	561	—	2 288
Overføres \$	655	130 832	87 041

Fra	Sild, røget		
	eller tørret.	Makrel.	Anden.
	Overført \$ 655	130 832	87 041
Italien	„ —	—	9 477
Kanada	„ 79 284	180 588	120 895
Storbritannien	„ 7 309	765 383	57 621
Tyskland	„ —	—	19 989
Andre lande	„ 31	28 224	66 964
Tilsammen	\$ 87 279	1 105 027	361 987
Total i 1897—1898 .	„ 107 840	992 822	333 405
Fra Norge og Sverige i 1897—1898	„ 1 072	143 457	60 433
Fra Norge og Sverige i 1896—1897	„ 10 076	132 397	61 932
Fra Norge og Sverige i 1895—1896	„ 4 879	84 941	65 473

Af fiskevarer udførtes:

	1898—1899.	
	Ameri- kansk.	Impor- teret.
Sild, tørret, røget etc. \$	66 032	43 855
„ anden	40 308	2 346
Makrel, saltet (60 pct. til Vestindien) . . .	12 771	737
Makrel, anden (87 pct. til Vestindien) . . .	61 650	
Preserveret, undt. lax	124 520	
Kaviar	215 387	
Østers	727 349	
Anden skjelfisk . . .	249 457	
Lax, preserveret . . .	2 906 475	
„ fersk eller saltet	331 601	23 932
„ anden		70 787

Torsk, hyse etc., tørret, røget eller saltet:

Til		
Vestindien	\$ 227 089	177 019
Central-Amerika . . .	„ 17 802	8 964
Guiana	„ 31 031	368
Venezuela	„ 9 365	3 065
Mexico	„ 933	598
Brasilien	„ 44 977	3 248
Kanada	„ 12 197	187
Britisk Afrika	„ 5 566	1 245
Andre lande	„ 21 190	1 111
	\$ 370 150	295 805

Priserne fra første haand var i New York som følger:

Sild.

	Norsk.		Hollandsk.		Skotsk.
	KKKK.	KK.	Mixed.	Milkers.	Large fulls.
Jan.—febr. . .	\$ 7.50	7.00	6.75—7.50	8.25—8.75 ⁰	8.25—9
Marts . . .	„ 7.50—8	7.50—8	7.50—8.50	8.50—9	9.50
April—Juni . .	„ 8.00	8.00	7.50—8.50	7.50	10—11
Septbr. . . .	„		11.00	12.50	13—14
Oktbr.—novbr. .	„ 7.00		11—12.50	13—14	14.00
Decbr. . . .	„ 14—16	14—16	10—11	11—12	13.25—14.50
April 1900 . .	„ 13—14		8.00	9.50	13.00

	Cutheads.	Belly cuts.	Brisling.	Ansjos.
	pr. tønde.	pr. tønde.	pr. tønde.	pr. 1/2 tønde.
Jan.—febr. . . .	\$ 6.00	6.50	5.50	4.00
Marts	„ 6.50—6.75	6.50	5.50—6	4.00
April—mai . . .	„ 6.75	7.00	6.00	4.00
Juni—juli . . .	„ 6.00	7.50—8	6.00	4.25
August	„ —	8.50	—	—
Septbr	„ 7.00	8.50	—	3.75—4.25
Oktbr.	„ 7.00	9—10.00	5.50	4.00
Novbr.—decbr. .	„ 7.00	8.50—9	6.00	4.00
Den 30te april 1900	„ 7.00	8.00	5.75	5.00

For røgede sardiner i olie betales pr. kasse à 1/4 tins \$ 8 à 8.50 og à 1/2 tins \$ 14 à 15, nu (april 1900) \$ 13 à 15. For appetitsild i september—december 1899 \$ 8 à 9 pr. kasse, nu (den 1ste mai 1900) \$ 9 à 10.

I januar til juni var prisen for:

	Storsei.	Rødskjær.	Rundfisk.	Zartfisk.
Jan.—juni pr. pd. . .	8 1/2 à 9 cents	7 1/2 à 8 cents	7	
Septbr.—decbr. . . .	7 à 7 1/2 „	8 1/2 à 10 „	8 1/4	10 1/2 à 11

Makrel.

	Norsk.			
	Bloaters.	(1).	(2).	(3).
Septbr. . . .	\$ 38	32	27	23
Oktbr. . . .	„ 33—36	28—30	23 1/2—25	21—22
Novbr. . . .	„ 31—35	25 1/2—28	22—23	20—22
Decbr. . . .	„ 31—32	26 1/2—27	22—23	20—22
April 1900 . .	„ 32—34	25 1/2—27	22—24	20—21

	Amerikansk Shore (2).	Irsk (2).
Septbr.	20—21	19—20
Oktbr.	20—21	18—22
Novbr.	—	15—18
Decbr.	—	15—18
April 1900. . .	—	15—17

For amerikansk uassorteret makrel var priserne i Boston i juni \$ 12 pr. tønde, juli \$ 14 à 14.50, august \$ 14.50 à 16, septbr. \$ 16 à 18.50, oktbr. \$ 17 og novbr. \$ 16.50 à 17.

Ifølge Boston Fish Bureau's rapport nedsaltedes af New Englands makrel-fartøjer ialt 23 468 tdr. makrel mod 14 286 tdr. i 1898.

Af medicintran indførtes fra Norge i fiskalaaret 1898—1899 6 172 tdr. værd \$ 110 528 mod 6 750 tdr. værd \$ 107 498 i 1897—1898. Prisen var i New York fra første haand \$ 20 à 22.50 pr. tønde i april; den holdt sig saagodtsom uforandret til i midten af november, da den steg til \$ 26 à 27; den 1ste mai 1900 stod den i \$ 24 à 26.

Kornvarer.

Staternes hvedehøst beløb sig i 1899 til \$ 547 300 000 bushels, deraf 291³/₄ mill. bush. vinterhvede og 255¹/₄ mill. bush. vaarhvede. Maishøsten opgives til 2 056 mill. bush. og havrehøsten til 786 mill. bush. I 1898 indhøstedes 675 mill. bush. hvede, 1 924 mill. bush. mais og 731 mill. bush. havre.

Af kornvarer udførtes i fiskalaarene:

		1898—1899.		1897—1898.
		Til		
		de foren. riger.	Total.	de foren. riger. Total.
Byg	\$	34 700	1 375 274	5 542 040
Havre	"	—	9 787 540	5 650 20 632 914
Havremel	"	50 008	1 295 988	11 551 1 757 978
Hvede	"	552 243	104 269 169	95 550 145 684 659
Hvedemel	"	577 275	73 093 870	432 416 69 263 718
Klid	"	500	2 002 588	4 280 1 329 519
Mais	"	277 367	68 977 448	62 673 74 196 850
Maismel	"	6 234	1 775 868	1 422 1 766 068
Rug	"	1 030 760	5 936 078	309 521 8 825 769
Kornpræparater . .	"	3 112	2 133 110	6 563 1 765 207
Andre	"	470	3 352 856	877 3 132 397
Tilsammen \$		2 532 169	273 999 589	930 503 333 897 119

Kornmarkedet var i det forløbne aar fri for de vilde spekulationer og deraf følgende yderliggaaende prisfluktuationer, som vanligvis karakteriserer det. For hvæde (no. 2 red winter) var $84\frac{7}{8}$ cents pr. bushel i marts den høieste pris og $70\frac{1}{2}$ cents i december den laveste. Maisprisen varierede (for no. 2 „mixed“) mellem 45 cents og $35\frac{7}{8}$ cents og havreprisen mellem $35\frac{1}{2}$ cents i februar og 26 cents i august (New York priser).

Kjød- og fedevareer.

Udførselen udgjorde i fiskålaarene:

	1898—1899.		1897—1898.	
	Norge og Sverige.	Total.	Norge og Sverige.	Total.
Oksekjød, preserveret. \$	61 412	3 503 293	2 028	3 279 657
— ferskt . . . „	—	23 545 185	—	22 966 556
— saltet . . . „	136 815	2 525 784	25 404	2 368 467
Talg „	91 723	4 367 356	5 097	3 141 653
Flesk, bacon . . . „	1 935 262	41 557 067	317 797	46 380 918
— skinke . . . „	43 210	20 774 084	25 977	18 987 525
— saltet . . . „	292 997	7 917 066	70 102	4 906 961
— ferskt . . . „	—	2 722 661	—	815 075
Smult „	755 285	42 208 465	269 795	39 710 672
— kompositioner . . „	17 504	1 200 231	2 312	1 118 659
Pølse, casings . . . „	23 722	1 671 052	7 181	1 821 519
Oleo-olie „	788 862	9 183 659	372 912	7 904 413
Margarinsmør . . . „	2 863	509 703	—	386 297
Smør „	33 637	3 263 951	45 594	3 864 765
Ost „	317	3 316 049	11	4 559 324
Melk „	—	1 049 211	25	671 670
Andre produkter . . „	—	6 264 061	27 347	4 456 829
Tilsammen \$	4 183 607	175 578 878	1 171 582	167 340 960

Priserne var for:

	„Family beef“.	Mess pork.	Prima smult.	Talg.
	Doll. pr. td.	Doll. pr. td.	Cents pr. pd.	Cents pr. pd.
Jan.—april \$	9.50—12.00	9—10.50	5.55—5.90	4— $4\frac{3}{4}$
Mai „	10.00—11.00	5.50—9.00	5.35	4— $4\frac{1}{16}$
Juni—juli „	9.50—10.50	8.25—10.00	5.25—5.70	$4\frac{5}{16}$ — $4\frac{5}{8}$
Aug.—septbr . . . „	9.50—11.00	8.75—9.75	5.55—5.70	$4\frac{5}{8}$ — $4\frac{3}{4}$
Oktbr. „	10.50—11.50	9—9.75	5.55— $5.82\frac{1}{2}$	$4\frac{5}{8}$ — $5\frac{1}{4}$
Novbr. „	11.50—13.00	9—10.00	$5.27\frac{1}{2}$ —5.45	$4\frac{1}{2}$ — $4\frac{5}{8}$
Decbr. „	12.50—13.00	9—10.50	$5.57\frac{1}{2}$ —5.95	$4\frac{7}{8}$ —5
Den 1ste mai 1900 . „	12.50—13.00	13.25—13.50	7.25	$5\frac{3}{8}$

For oleo-stearin noteredes i januar til juli $5\frac{1}{4}$ à $5\frac{3}{4}$ cents pr. pund, i juli—august $5\frac{7}{8}$ à $7\frac{1}{4}$, i septbr.—oktbr. $6\frac{3}{4}$ à 8, novbr.—decbr. 7 à $7\frac{1}{2}$ og den 1ste mai 1900 8 cents.

I marts og april d. a. forhøiedes priserne paa basis af rapporter fra Chicago om forholdsvis indskrænkede beholdninger. Disse rapporter synes dog ikke at have mødt ubetinget tiltro, og markedet er for nærværende flaut.

Petroleum.

Der udførtes i fiskalaaret 1898—1899:

	Til Norge og Sverige.		Total.	
	Gallons.	Doll.	Gallons.	Doll.
Raa olie	1 395 055	51 090	113 088 006	5 202 892
Nafta	403 997	35 378	16 252 785	1 170 294
Lubricating . . .	250 449	32 298	67 424 393	7 943 193
Raffineret	17 345 423	1 037 244	722 279 480	41 087 091
Tilsammen	19 394 920	\$ 1 156 010	919 044 664	\$ 55 403 470

mod i fiskalaaret 1897—1898:

	Til Norge og Sverige.		Total.	
	Gallons.	Doll.	Gallons.	Doll.
Raa olie	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

Raffineret petroleum, som i 1898 steg fra 5.40 cents pr. gall. til 7.50, vedblev fremdeles at stige i 1899, indtil prisen ved årets slutning stod i 9.90 cents pr. gall. i New York. Raa petroleum steg fra \$ 1.19 pr. tønde i januar til \$ 1.66 i december. Den 1ste mai d. a. noteredes for raffineret petroleum 9.05 cents pr. gall. og for raa \$ 1.55 pr. tønde.

Af bomuld udførtes:

	Til Norge og Sverige.		Total.	
	Baller.	Doll.	Baller.	Doll.
i 1898—1899 . . .	23 725	703 503	7 373 382	209 564 774
1897—1898 . . .	25 909	744 287	7 581 904	230 442 145
1896—1897 . . .	12 849	472 600	6 176 365	230 890 971

Prisen for bomuld varierede i maanederne januar til august mellem $5\frac{7}{8}$ og $6\frac{7}{16}$ cents i New York og mellem $5\frac{3}{16}$ og 6 cents i New Orleans. I september, ved indtrædelse af den nye sæson, noteredes i New Orleans $5\frac{13}{16}$ og i New York $6\frac{1}{4}$ cents, og fra den tid har priserne gradvis steget, indtil de ved udgangen af 1899 stod i henholdsvis $7\frac{7}{16}$ og $7\frac{11}{16}$ cents og den 1ste mai 1900 i $9\frac{7}{16}$ og $9\frac{13}{16}$ cents pr. pd.

Denne prisforøgelse har sin grund i herværende bomuldsfabrikers travlhed i forbindelse med beretninger om, at bomuldshøsten i Indien kan forventes at blive blot halv saa stor som i foregaaende aar, samt deraf følgende spekulationer for fremtidig leverance og en udførsel i første kvartal 1900 til værdi af $91\frac{1}{2}$ mill. doll. mod 58 mill. doll. i de tilsvarende 3 maaneder af 1899. Det berettes, at mange plantere har paa grund af de høje priser betydelig udvidet sine plantager, og man hører forventninger om, at næste høst vil blive større end nogensinde før, dersom betingelserne for en god grøde stiller sig gunstige. Paa den anden side berettes dog ogsaa mangel paa udsæd og forsinket beplantning af det extra plantageareal.

I sæsonen 1898—1899 avledes 11 235 000 baller mod 11 181 000 baller i den næstforegaaende sæson.

L æ d e r .

Udførselen var:

		Til Sverige og Norge.	
		1897—1898.	1898—1899.
Saalelæder	\$	405 092	212 359
Split, buff og grain . .	„	71 630	150 013
Overlæder	„	74	5 367
Andet	„	176	4 151
Tilsammen	\$	476 972	371 890
Totaludførselen . . .	„	17 800 724	19 725 473

Prisen for „hemlock non-acid common“ saalelæder steg gradvis fra 19 cents i januar til 25 cents i december. „Split“ pr. pund avancerede fra 18 cents i januar til $20\frac{1}{2}$ i december og „buff“ no. 1 fra $11\frac{1}{2}$ til $13\frac{1}{2}$ cents. Ovenanførte decemberpriser har holdt sig omtrent uforandrede til 1ste mai 1900.

I m m i g r a t i o n e n .

I kalenderaaret 1899 ankom:

Fra	
Danmark	2 895
Frankrige	1 761
Overføres	4 656

	Overført	4 656
Holland		1 219
Italien		82 297
Norge		4 874
Rusland		76 114
Sverige		11 551
Storbritannien og Irland . .		45 844
Tyskland		17 989
Østerrige-Ungarn		84 837
Andre lande		31 937
Tilsammen		361 318

mod 254 900 i 1898, hvoraf 3 926 nordmænd og 10 400 svensker.

De gunstige industri- og handelsforholde og den deraf følgende velstand har ogsaa havt en heldig indflydelse paa arbejdsklassens kaar. Streiker har været mindre almindelige end vanligt, og desuagtet er lønningerne i de fleste arbejdsbrancher bleven forøgede, i mange tilfælde ikke saa ubetydeligt. I kulminerne er daglønnen avanceret fra \$ 1.25 pr. dag til \$ 1.75 à 2.50, i jernindustrien fra \$ 2.00 til 2.50, i landbruget fra \$ 14.00 til 18.00 pr. maaned. Tjenestepigelønnen er avanceret fra \$ 10.00 à 16.00 til \$ 12.00 à 18.00 pr. maaned.

I New York stat blev det i det forløbne aar ved lov bestemt, at for arbejdere engagerede for statens regning, direkte eller gennem kontraktører, skal arbejdsdagen indskrænkes til 8 timer, — arbejdslønnen erlægges efter gjældende rater, og overtidsarbejde være forbudt endog mod extra godtgjørelse. Denne lov er efter mønster af den af kongressen i Washington den 1ste august 1892 vedtagne lov, gjældende for arbejdere og haandværkere, beskjæftigede paa offentlige bygningsværker vedkommende de forenede stater, hvilken lov dog tillader overtidsarbejde, naar trængende nødvendigt, mod 50 pct. extra løn.

I staten New York blev ogsaa i det forløbne aar arbejdsdagen i fabrikker ved lov indskrænket til 10 timer for mandlige arbejdere under 18 aar og for alle kvindelige arbejdere, og det blev forbudt at lade børn under 16 aar have befatning med farligt maskineri. Værksteder for fabrikation af færdigsyede klæder, cigarer, paraplyer etc. blev ogsaa sat under specielt opsyn med hensyn til deres sanitære tilstand etc.

Port Louis, Mauritius.

Aarsberetning for 1899 fra konst. konsul R. B. Graham,

dateret 5te marts 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 med ladning 8 dr. 3 542 tons, deraf et dampskib dr. 1 269 tons, og i ballast 3 dr. 1630 tons, deraf et dampskib dr. 936 tons. Der afgik med ladning 7 skibe dr. 2 841 tons og i ballast 4 dr. 2331 tons.

Bruttofragter af ankomne norske skibe kr. 52 322.00 og af afgaaede kr. 17 507.00.

For ordre, reparation, kul etc. anløb 3 norske skibe dr. 2 637 tons.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatet.

Konsulatafgifter af norske skibe kr. 190.50. Expeditionsafgifter ingen.

Der indtraf blot et tilfælde af rømning i aarets løb, og vedkommende søjmand var ikke nordmand. Ingen dødsfald anmeldtes i aaret løb paa konsulatet.

Skibsfarten. Antallet af norske skibe, der anløb havnen i 1899, var 11 med en bruttodrægtighed af 5 172 tons mod i:

1898 . . . 10 skibe dr. 6 179 tons	1896 . . . 20 skibe dr. 13 736 tons
1897 . . . 16 " - 9 662 "	1895 . . . 14 " - 8 480 "

Blandt skibe ankomne til havnen under norsk flag var der dette aar blot to dampskibe nemlig „Romsdal“ af Kristiansund, der ankom fra Réunion og blot anløb for kul, og „Ulabrand“ af Tønsberg, der var paa reise fra Rangoon og anløb her for at telegrafere efter instruktion om bestemmelsessted. Det afgik herfra til Rio de Janeiro. To seilskibe dr. 694 tons brutto ankom i ballast. To skibe dr. 963 tons ankom fra Sundsvall og Göteborg med ladning af tømmer, fire skibe dr. 1 048 tons ankom med stykgodsladning, og et skib dr. 262 tons kom tilbage fra Réunion med sin her indtagne ladning, idet det var blevet negtet praktika der paa grund af pesten her i havnen. Af ovennævnte skibe afseilede 4 i ballast, 6 med stykgodsladning, og et, dampskibet „Ulabrand“, afseilede til Rio de Janeiro med sin i Rangoon indtagne isladning.

Ingen skibe anløb her for at søge nødhavn, ei heller er der nogen skibulykker at berette blandt norske skibe under deres ophold her i havnen.

Fragtraterne for udgaaende her fra havnen i det forløbne aar var som følger:

Til Europa . . .	22 sh. 6 d—30 sh. + 5 pct. pr. ton.
„ Amerika . . .	16 sh. 6 d for seilskibe.
„ Australien . . .	8 sh.—25 sh. pr. ton.
„ Kapkolonien . . .	25 sh.—30 sh. pr. ton (dampskib).
— . . .	15 sh. pr. ton (seilskib).
„ Bombay . . .	4—12 annas pr. sæk.

Fragter for dampskibe til Amerika sluttedes alle i London, saaledes at raterne ikke kjendes her.

Sukkerexporten. Følgende sammenlignende opgave udviser den samlede udskibning af sukker fra kolonien af de sidste 5 aars avling:

Høsten i 1898—99	186 487 093 kg.	Høsten i 1895—96	142 645 722 kg.
— - 1897—98	121 693 971 "	— - 1894—95	113 793 319 "
— - 1896—97	152 677 973 "		

Paa grund af det gunstige veirig i 1898—99 har udbyttet af avlingen for dette aars vedkommende været betydelig større end noget tidligere aar. Avlingen for indeværende sæson 1899—1900 viser sig at være betydelig under forrige aars, men er dog gunstig i sammenligning med de foregaaende aars avlinger, og der synes at være liden tvil om, at den vil blive over middels. Til dato er der heraf til byen ankommet 150 762 tons, hvoraf 86 495 tons allerede er udskibet (incl. beholdningen fra forrige aar); restbeholdningen udgjør nu omkring 59 173 tons. Det exporterede sukker gaar hovedsagelig til Indien, Amerika og Kap det gode Haab.

Af exportartiklerne forøvrigt er de vigtigste rhum, vanilje og aloefibrer, der hovedsagelig gaar til Storbritannien. The dyrkningen fortsættes fremdeles, men resultaterne har til dato ikke været meget opmuntrende. For at fremme denne næringsvei og øge det lokale forbrug af kolonialthe besluttede regjeringen i december sidstleden at forhøje indførselstolden paa the til det firedobbelte.

Den midlertidige surtaxe af 20 pct., der tillagdes toldafgifterne ved indførsel her til kolonien i forrige aar, er nu forandret, og fra 1ste januar iaar udgjør surtaxen kun 14 pct. af toldafgifterne baade for særlig i tarifen opregnede og for ad valorem varer.

Med hensyn til udbedring af havnen er ingen yderligere foranstaltninger truffet.

I postbefordringen er der nylig foretaget en del forandringer. Den subvention, der tidligere af lokalregjeringen betaltes til Messageries Maritimes, er nu blevet inddraget, og The British India Steam Navigation Company har nu faaet subvention for at føre post fra og til Europa. Den vigtigste linie vil blive fra Colombo til Seychellerne og Mauritius med retur via Seychellerne og Aden hver 4de uge. Den anden linje vil blive fra Colombo til Mauritius og direkte tilbage til Colombo, ligeledes hver 4de uge. Messageries Maritimes kommer antagelig til at vedblive med sine tidligere 14-daglige ruter via Aden og Madagaskar.

Posten i Port Louis. Ved tidspunktet for sidste aarsberetnings afgivelse havde denne sygdom endnu ikke gjort synderlige fremskridt, og paa grund af de strenge forholdsregler, der blev tagne, haabede man at skulle kunne vinde bugt med sygdommen. Af mine senere beretninger i emnet vil man imidlertid have bemærket, at sygdommen i juli maaned antog en temmelig foruroligende karakter og spredte sig over hele byen. I juli og august konstateredes et par spredte tilfælde i landdistriktet, og sygdommen betegnedes som epidemi. I Port Louis tiltog den gradvis med det kolde veir, og lige op til 72 dødsfald anmeldtes alene i byen i den anden uge af oktober. I landdistrikterne spredte sygdommen sig ogsaa under det kolde veir, men fra enden af oktober, da varmen satte ind, begyndte det ugentlige antal

af tilfælde baade i Port Louis og paa landet at aftage, og fra januar til dato er blot et par spredte tilfælde bemærket, og byen Port Louis er næsten ganske fri for sygdommen.

Forretningsrørelsen i det hele taget har savnet livlighed, særlig som følge af pestens udbrud i kolonien. I begyndelsen nærrede man nogen ængstelighed for, at sygdommen skulde kunne øve en skadelig indflydelse paa sukkerproduktionen, men dette viste sig heldigvis ikke at blive tilfældet. Sygdommen har dog grebet forstyrrende ind i handelsrørelsen, idet kjøbmændene ikke kunde opvise nogen fremgang i sin forretning og derfor maatte indskrænke sin indførsel.

Alt ialt er dog udsigterne nu lysere, og der er tegn til, at tilliden og haabet om, at det kommende aar ved forenede anstrængelser fra jorddyrkernes og forretningsdrivendes side vil blive et godt aar for kolonien, atter er vakt tillive.

St. Pierre, Martinique.

Aarsheretning for 1899 fra konsul Gustave Borda, dateret 10de marts 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande med ladning til St. Pierre 9 dampskibe dr. 10 350 tons og 2 seilskibe dr. 994 tons, tilsammen 11 skibe dr. 11 344 tons, hvilke alle afgik til fremmede lande med ladning.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

Af svenske skibe ankom et seilskib dr. 391 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 480.46, af svenske skibe kr. 28.83.

I det store og hele taget viser aaret 1899 jevn fremgang i sammenligning med det foregaaende. Værdien af indførselen, der med et rundt tal beløb sig til 24 000 000 francs i 1898, gik i 1899 op til 27 000 000 francs, og værdien af udførselen, der udgjorde 22 000 000 francs i 1898, beløb sig i 1899 til 26 000 000 francs, altsaa en forøgelse af 4 000 000 francs; derfor ser vi ogsaa den finansielle ligevegt indtræde igjen og kursen gaa ned til pari, medens den i de foregaaende aar havde holdt sig saa høit som 15.10 og 5 pct. Denne bedring, der saaledes spores baade i indførsel og udførsel, skyldes de mere lønnende priser paa landets to vigtigste produkter rhum og sukker. De høie noteringer paa rhum navnlig i Frankrige har gjort det muligt at indføre melasse fra udlandet her paa markedet trods den næsten prohibitive told, hvormed den belægges; herfra skriver sig den forøgelse, der spores i indførselen af fremmede varer, saaledes som nedenanførte opgaver udviser.

Denne forøgelse skyldes derhos ogsaa den begunstigelsestarif, hvoraf visse amerikanske artikler saasom mel, smør, smult, svinekjød o. s. v. nyder godt her i kolonien. Paa den anden side kunde enkelte isenkramvarefabriker i

moderlandet ikke tilfredsstillende vore kjøbmænds efterspørgsel, hvorfor disse for at skaffe sig den fornødne forsyning maatte ty til den engelske industri.

Opgaver vedrørende handels- og skibsfartsrørelsen fra 1ste januar 1899 til 1ste januar 1900: I aarets løb indførtes med 633 skibe dr. 315 509 tons varer til en værdi af frs. 27 004 526 mod i 1898 med 553 skibe dr. 316 216 tons varer til en værdi af frs. 24 368 798, altsaa en forøgelse af 80 skibe og 2 635 728 frs. men en nedgang i drægtigheden af 707 tons. Der udførtes med 634 skibe dr. 313 840 tons varer til en værdi af frs. 26 603 147 mod i 1898 med 576 skibe dr. 319 645 tons varer til en værdi af frs. 22 344 860, altsaa en forøgelse af 58 skibe og frs. 4 258 287, men en nedgang i drægtigheden af 5 805 tons.

Som nævnt henter Martinique fra udlandet sine forbrugsartikler, hvoraf de forenede stater yder en stor kontingent. Vinen kommer dog fra Frankrige og klipfisk fra øerne St. Pierre og Miquelon. Andre artikler saasom jern, cement, kul og bygningstømmer hentes ligeledes fra udlandet.

Det er at beklage, at Norges og Sveriges fjerne beliggenhed udgjør en hindring for udviklingen af handelen med disse lande. Af svenske artikler indføres til Martinique kun fyrstikker, der skattes meget, og selv disse kommer til os via England.

Udførselsartiklerne er: Sukker, der udelukkende gaar til Frankrige paa grund af de kontrakter, der er indgaaet med kommissionærerne, der forstrækker fabrikkerne med midler forskudsvis. Sukkeret udskibes i fade og fjerdinger fremfor i sække, fordi afskiberen nyder godt af en fast toldtara af 13 pct. Det materiale, der tjener til fabrikation af disse fade, er meget let og kommer fra de forenede stater. Der exporteredes i 1899 31 664 291 kg. sukker eller omtrent samme kvantum som aaret forud.

Næst efter sukkerindustrien i vigtighed kommer fabrikationen af rum, der med rette er bekjendt over hele verden. I 1899 exporteredes der 16 099 953 liter mod i 1898 15 007 051 liter. Produktionen har været større i 1899, takket være priserne, der har været lønnende og har muliggjort indførselen af melasse fra udlandet. I lang tid var dette en af de vigtigste artikler i vore handelsforbindelser med de engelske kolonier. I protektionistisk øiemed har imidlertid moderlandet belagt melasse med en næsten prohibitiv indførselstold. Rum skibes i fustager paa 250 à 300 liter; det træ, der tjener til fabrikation heraf, kommer fra de forenede stater. Der er i St. Pierre et mekanisk bødkerværksted til fabrikation af disse fustager.

Der findes endvidere i kolonien to garverier, hvis produkter dog ikke er gjenstand for export, en vermicellifabrik, et sæbesyderi og en fyrstikfabrik, men disses produkter kan ikke konkurrere med lignende fra Frankrige eller fra udlandet.

Dyrkningen af jordbrugsprodukter af sekundær betydning forsømmes ikke, men synes tvertom at tiltage i den senere tid. I 1898 exporteredes der 1 451 kg. kaffe; i 1899 gik exportmængden op til 3 378 kg, og alt synes at love en større produktion for de kommende aar. I 1899 exporteredes der 516 843 kg. kakao; denne vare finder navnlig afsætning til markederne i Havre og Bordeaux.

Det herfra exporterede kampechetra gaar næsten udelukkende til Havre med undtagelse af de smaa kvanta deraf, der bruges af skibene i de andre havne paa øen. I 1899 exporteredes heraf 932 192 kg.

St. Pierres havn, der er den vigtigste i kolonien, besøges hvert aar af talrige seilskibe og dampskibe af alle nationaliteter. Flest er der af engelske og amerikanske; dernæst kommer de italienske, der især medtager stykgodsladninger. Efter dem kommer de norske; disse medfører gjødningsstoffer og kul fra England og indtager her enten ved fabrikkerne eller paa reden ladning af øens produkter til Frankrige. Saaledes besøgte St. Pierres havn i 1899 af 2 norske seilskibe dr. 994 tons og et svensk seilskib dr. 391 tons samt af 9 norske dampskibe dr. 10 350 tons.

Manila.

*Aarsberetning for 1899 fra konstitueret konsul E. Sutcliffe,
dateret 30te marts 1900.*

Af norske skibe ankom i 1899 til Manila fra fremmede lande med ladning 4 dampskibe dr. 2 851 tons og i ballast 2 dampskibe dr. 1 715 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 2 dampskibe dr. 1 715 tons og i ballast 4 dampskibe dr. 2 851 tons. Bruttofragter for afgaaede norske skibe kr. 115 970.00. For ordre, reparation og lign. anløb ingen norske skibe.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 299.93. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 14.08, i svenske ingen, i andre kr. 57.66.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Ingen officielle statistiske opgaver er offentliggjort, siden Philippinerne blev besat af amerikanske tropper. I mangel af officiel statistik har jeg ved endel britiske firmaers velvilje skaffet mig forskellige oplysninger. Hvad øernes eksporthandel angaar, har den amerikanske militærokkupation kun afstedkommet liden forandring, da ingen amerikanske kjøbmænd har nedsat sig her. Den samlede værdi af udførselen anslaaes til £ 3 150 000 i 1899 mod £ 3 410 000 i 1898 og £ 3 720 000 i 1897. Den relative andel, der heri tages af de forskellige nationer, anslaaes til 80 pct. for britiske firmaer, 14 pct. for kinesiske, 4 pct. for spanske og 2 pct. for de øvrige; heraf sees, at den overvejende del af handelen er paa britiske hænder. Hvad indførselshandelen angaar, er det umuligt at anføre paalidelige tal, men værdien er tilnærmelsesvis den samme som for exporten. Antagelig er 70 pct. af den hele omsætning gaaet gennem britiske firmaers hænder, medens 30 pct. falder paa alle andre nationers. Tyskland prætenderer at drive store forretninger her, men faktisk er disse kun af lidet omfang, og de fleste af de firmaer, der har tyske navne, er schweiziske huse, der staar i forbindelse med St. Gallen. De eneste amerikanske importører er et par detaljhandlere.

Det forløbne aar har været ulykkeligt for Philippinerne paa grund af de

vedvarende fiendtligheder mellem amerikanerne og de indfødte. Den 4de februar 1899 begyndte de aktive operationer, og de har vedblevet den hele tid siden. I over 6 maaneder har trafikken øerne imellem været stanset, idet havnene er blevne lukkede paa befaling af amerikanerne, som nu holder de vigtigste sjøhavnstæder besat; men der er dog i virkeligheden kun udrettet saare lidet i retning af at tilveiebringe fredelige tilstande paa øerne. I provinserne udenfor de byer, som holdes besat af de amerikanske tropper, er der ingen sikkerhed for liv og eiendom, og det ser for tiden ud til, at en guerillakrigstilstand vil kunne være i lang tid. Ved udbruddet af fiendtlighederne mellem amerikanerne og de indfødte den 4de februar 1899 blev det hus, der beboedes af den daværende norske og svenske konsul, bombarderet af amerikanerne; huset blev gjennemboet af kugler og granater og dets indbo ødelagt. Konsulen og hans familie slap som ved et under derfra; en granat faldt ned lige ved deres fødder uden at springe.

Bylde- eller orientalsk pest optræder sporadisk i Manila; der indtræffer daglig tilfælde deraf, særlig blandt de kinesiske kulier, men da den ikke betragtes som en epidemi, er havnen ikke officielt blevet erklæret smittet, og autoriteterne i nabohavnene har ikke nærmere undersøgt sagen.

En slags mund- og klovesyge blandt kvæget optræder ogsaa for tiden her, men der gøres fra de militære autoriteters side kraftige anstrengelser for at udrydde den.

Triest.

*Aarsberetning for 1899 fra konsul C. V. Lexow,
dateret 26de mai 1900.*

Herved giver jeg mig den ære at oversende aarsberetning angaaende skibsfart og handel i Triests konsulatdistrikt i aaret 1899.

Skibsfart. Til distriktet ankom med ladning 12 norske dampskibe dr. 11 944 r. t. mod 8 dampskibe og 1 seilskib dr. tilsammen 5 437 r. t. i aaret 1898, altsaa en øgning i antallet af 3 skibe og i drægtigheden af 6 507 r. t. Af de ankomne skibe afgik 5 dr. 1 510 r. t. med ladning, de øvrige 7 dr. 10 434 r. t. i ballast, ingen til Norge eller Sverige. Bruttofragter for med ladning ankomne skibe var kr. 220 770.00, for med ladning afgaaede kr. 12 150.00, tilsammen altsaa kr. 232 920.00. I aaret 1898 var den samlede bruttofragt kr. 92 075.00, hvoraf fremgaar en øgning af kr. 140 840.00 i sidstledne aar.

Af svenske skibe ankom til Triest 2 dr. 1 859 tons.

Ved vicekonsulatet i Spalato anmeldtes ingen norske eller svenske skibe.

Erlagte konsulatafgifter ved hovedstationen: af norske skibe kr. 669.25, af svenske skibe kr. 118.05.

Ialt tilfaldt der saaledes konsulen kr. 787.30.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 32.00, i svenske sager kr. 9.50.

Importen med norske skibe fordelte sig paa følgende maade: 5 dampere ankom fra Sicilien med sydfrugter, 47 421 kasser, 5 dampere ankom fra England med stenkul, 2 162 t., og coles, 7 113 t., 1 damper ankom fra Saigon (restladning via Fiume) med ris, 3 172 t. og 37 627 sække; videre ankom 1 damper fra Villavecus med mineral, 1 350 t. Et dampskib „Skjold“ dr. 302 r. t. af Stavanger gjorde 5 reiser i time charter mellem Sicilien og Triest med £ 300 pr. maaned; udgaende fragt var hovedsagelig trælast.

Af svenske fartøier ankom 2 dampskibe dr. 1 859 r. t., bruttofragter kr. 23 200.00; de afgik i ballast.

Til vicekonsulatet i Spalato ankom ingen norske eller svenske skibe.

Fragterne var i stadigt stigende i det sidste aar. Kulfragterne fra England til Triest holdtes i de første maaneder af aaret i 7—9 sh., men gik senere op til 14 sh., den høieste rate paa 20 aar. Fragten for egestav til Frankrige var i gennemsnit 12—16 frcs.

Til Triest ankom i 1899 ialt 8 886 skibe dr. 2 181 746 r. t., i 1898 var antallet 8 708 skibe dr. 2 063 112 r. t. Af de i forrige aar ankomne fartøier var 2 842 seilskibe dr. 125 266 r. t. og 6 044 dampskibe dr. 2 056 180 r. t. Efter flaget fordelte de i 1899 ankomne skibe sig som følger: østerrigsk-ungarske 6 193 dr. 1 428 360 r. t., engelske 173 dr. 247 779 r. t., italienske 2 242 dr. 340 040 r. t., græske 121 dr. 60 069 r. t., tyrkiske 61 dr. 12 272 r. t., tyske 30 dr. 34 768 r. t., spanske 12 dr. 22 468 r. t., norske 12 dr. 11 944 r. t., russiske 9 dr. 13 462 r. t., danske 2 dr. 1 197 r. t., svenske 2 dr. 1 859 r. t., belgiske 3 dr. 3 987 r. t., montenegrinske 21 dr. 630 r. t., franske 1 dr. 1 655 r. t., hollandske 1 dr. 794 r. t., samiske 3 dr. 368 r. t.

Som man ser, er det nationale flag i Triest meget overveiende, hovedsagelig grundet paa den store østerrigske Lloydflaade, der i 1899 transporterede 9 677 275 kvintaler varer mod 9 484 766 kv. i 1898. Nettoudbyttet af selskabets virksomhed i det seneste aar, floriner 521 355, var i det hele fordelagtigt, men der var mange vanskeligheder som følge af epidemier og karantæner m. m. Selskabets flaade øgedes med 5 dampskibe for Levant- og Kinatraden. For fremmed regning byggedes i 1899 i Lloydarsenalet et dampskib, 126 repareredes og 42 doksattes. Arsenalets tørdokker er nylig blevet betydelig forlænget. Et andet større rederiselskab her er la Società Austro-Americana, som med 4 store dampere besørger hovedsagelig bomuldsimporten fra New Orleans m. fl. steder.

H a n d e l. Importen til distriktet af norsk stokfisk var i forrige aar mindre end i 1898 eller ca. 8 000 kvintaler mod ca. 10 530 kvintaler i 1898. I begyndelsen af aaret til mai holdtes priserne i 39—40 floriner; den nye vare betingede 45—46 floriner, senere i oktober gik priserne op til 52—56 floriner for prima kvaliteter og var i slutningen af aaret 46—52 floriner, alt exclusive told, pr. 100 kg. og med sedvanlige pladskonditioner, 3—5 pct. diskonto. Kvaliteten var i almindelighed tilfredsstillende.

Ingen direkte indførsel fandt sted, men alt gik over Hamburg eller Hull. Fra Norge ankom desuden indirekte ca. 144 kvintaler medicin- og industritran. Fra Amerika, Canada, indførtes et mindre parti fisk, ca. 160 kvintaler.

Af engelsk sild, Yarmouthvare, importeredes ca. 1 200 kvintaler. Priserne var i gennemsnit 14—16 floriner pr. tønne excl. told.

Ved Adriaterhavets kyster er som bekendt sardelfisket af stor betydning. Det drives i Istrien hovedsagelig ved saakaldte „manaida“ eller slæbenet, som drages ind fra en ganske lang udstrækning; derimod benyttes i Dalmatien almindelig de saakaldte „vorighe“ eller stilnet, der er mindre og billigere. Sardelfisket drives i særdeleshed i Dalmatien om natten ved lys; dette har dog ofte vist sig mangelfuldt. Nu har en vis Giovanni Delaiti i Fiume opfundet et nyt apparat med acetylengas, der skal være meget praktisk og billigt.

Den østerrigske „Verein für Seefischerei und Fischzucht“, hvis central er i Triest, giver understøttelser og anvisninger til fiskere. Foreningen har ogsaa gjort meget for østerdyrkningen ved disse kyster, men den gaar mer og mer tilbage som følge af den hos publikum nu ganske almindelige frygt for, at disse havdyr kan overbringe tyfus og andre sygdomme. Den nævnte forening har ogsaa søgt at opmuntre fisket paa det aabne hav (Hochseefischerei), men denne fiskemaade har vist sig at være altfor dyr og lidet indbringende i Adria.

Jeg tillader mig at gjøre opmærksom paa et ganske nylig udkommet arbejde paa tysk over de forskjellige redskaber, der bruges ved fisket i Adriaterhavet. Det er forsynet med en stor mængde illustrationer; forfatteren er hofrath Krisch, pensioneret direktør for økonomiafdelingen i herværende Seebehörde.

Fra Sverige importeredes ca. 590 kvintaler tjære; priserne holdtes i 17—18 floriner pr. td.

Rujern importeres nu i ikke ubetydeligt kvantum fra Amerikas forenede stater. I 1899 ankom derfra 117 448 kvintaler, fra England 3 282 kvintaler af denne vare. Hovedsagelig forbruges den af den ved Servola, $\frac{1}{2}$ time fra Triest, i gang værende „Hochofen der Krainischen Industrie Gesellschaft“. Stangjern og lignende indførtes mest fra England, tilsammen ca. 6 130 kvintaler. Men ogsaa Amerika begynder at faa bestillinger paa andre jernsorter end rujern, da flere derværende firmaer har hidsendt driftige agenter med prøver for optagende af ordres. Priserne for rujern noteredes til 58—70 floriner pr. ton.

Exporten fra Triest til de forenede riger bestod som sedvanlig af nogle mindre partier laurbærblade, dalmat. chrysanthemumpulver, tørrede frugter, terpentint, gummi, süssholzextrakt, maraschinolikør m. m. Exporten af tørrede blomster var ubetydelig, da blomstehøsten i Bosnien slog feil.

Større industrielle etablissementer i Triest er med undtagelse af Lloyds og Stabilimento Tecnico's storartede verksteder først etableret efter frihavnens ophævelse i 1891. For tiden kan anføres: den nævnte „Hochofen“ med ca. $1\frac{1}{2}$ million floriner kapital og 360 arbejdere, Første Risskalfabrik med $1\frac{1}{2}$ million fl. og 130 arbejdere (en ny saadan med 1 200 000 fl. er snart færdig), linoleumfabriken med 1 050 000 fl. og 110 arbejdere, metalvarefabriken med $\frac{1}{2}$ mil-

tion fl. og 75 arbejdere, vegetabilsk olie- og sæbefabrik med $\frac{1}{2}$ million fl. og 160 arbejdere, et elektrisk verksted med jernstøberi med 400 000 fl. og 60 arbejdere, videre et staaletøberi, en tracementfabrik, 2 dampmøller, 2 ølbryggerier, en isfabrik i Barcola m. fl. mindre.

Et vigtigt spørgsmaal for Triest er den projekterede udvidelse af havnen. Et laan paa 12 millioner øst. kroner er optaget af kommunen; man agter at bygge en ny havn ved byens sydside, hvor borastormene har noget mindre styrke, men ogsaa at udbedre den nuværende for skibsfarten ofte utilstrækkelige.

Minimal- og maximalkurser paa Triests børs i 1899: Tyskland 58.70—59.25, Italien 43.90—45.25, Frankrige 47.50—48.20, England kort 120.15—122.10, lang 120.20—121.65. Man regnede da endnu floriner, nu er som bekendt valuta i kroner.

Sundhedstilstanden, der i Triest kun i sommertiden er temmelig god, var i 1899 normal uden egentlige epidemier.

Konsulatets embedslokale er Via S. S. Martiri 12, kontortid 11—2.

Willemstad, Curaçao.

Af norske skibe ankom i 1899 til Curaçao med ladning fra fremmede lande 37 dr. 22 740 tons, hvoraf 36 dampskibe dr. 22 304 tons og et seilskib dr. 436 tons; samtlige fartøier afgik med ladning til fremmede lande.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe fl. 282.38. Expeditionsafgifter, norske fl. 16.25.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Papeete.

Til Papeete ankom i 1899 fra fremmede lande i ballast 2 norske seilskibe dr. 1 092 tons. Fartøierne afgik med ladning til fremmede lande.

Bruttofragter for afgaaende kr. 65 650.00. Erlagte konsulatafgifter kr. 69.34.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Messina.

Aarsberetning for 1899 fra konsul J. C. Martens, dateret 15de mai 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	10	5 177	11	8 518	21	13 695	4	2 652	12	5 393	16	8 045
Seilskibe	-	-	1	66	1	66	-	-	1	116	1	116
Sum	10	5 177	12	8 584	22	13 761	4	2 652	13	5 509	17	8 161
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	44	33 482	44	33 482	41	32 444	20	12 640	61	45 084
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	3	622	1	1 183	4	1 805
Sum	-	-	44	33 482	44	33 482	44	33 066	21	13 823	65	46 889
Totalsum af ladede fartøier.	10	5 177	56	42 066	66	47 243	48	35 718	34	19 332	82	55 050
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	6	2 132	6	2 132	-	-	11	7 782	11	7 782
Seilskibe	-	-	1	116	1	116	-	-	1	66	1	66
Sum	-	-	7	2 248	7	2 248	-	-	12	7 848	12	7 848
Konsulatdistriktet forøvrigt.												
Dampskibe	-	-	36	28 672	36	28 672	-	-	18	16 348	18	16 348
Seilskibe	-	-	4	1 805	4	1 805	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	40	30 477	40	30 477	-	-	18	16 348	18	16 348
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	47	32 725	47	32 725	-	-	30	24 196	30	24 196

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 400 000.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 627 000.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 2 672 tons.

Af svenske fartøier ankom til hele konsulatdistriktet 25 dr. 21 756 tons, til hovedstationen 6 dr. 7 628 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 740.37, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 417.17; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 758.53. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 203.87, ved vicekonsulsstationerne kr. 906.31; heraf tilfaldt konsulen kr. 453.15. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 155.92.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 152:60, i svenske sager kr. 47.73.

Skibsfarten. Til Messinas konsulatdistrikt ankom i aaret 1899 ialt 137 norske og svenske fartøier, fordelt paa følgende steder:

Messina	35	fartøier	dr.	20 637	r. tons
Catania	20	—	„	13 708	—
Licata	11	—	„	9 296	—
Milazzo	2	—	„	1 076	—
Palermo	15	—	„	14 068	—
Porto Empedocle .	6	—	„	4 875	—
Trapani	48	—	„	37 267	—

Tilsammen 137 fartøier dr. 100 927 r. tons

mod i 1898	181	—	„	114 637	—
1897	169	—	„	118 405	—
1896	166	—	„	97 972	—
1895	208	—	„	124 933	—

Som det heraf kan sees, er antallet af vore paa Sicilien beskjæftigede fartøier gaaet betydelig ned, medens tonnagen ikke er aftaget i samme grad. Grunden til denne aftagen er, at italienerne selv er begyndt at anskaffe sig dels gamle, udslidte engelske dampere, der kan være gode nok for kystfarten hernede, dels ganske nye, store dampskibe, som de selv bygger her i Italien i ly af en uforholdsmæssig høi præmie fra statens side. Da det imidlertid nu er gaaet op for regjeringen, hvor umuligt det er for den magre statskasse at opretholde deslige præmier, er man nu i begreb med at modificere loven.

Naar hertil kommer konkurrancen med de østerrigsk-ungarske dampskibslinier samt de græske dampere, der i de senere aar i stort antal er kastet ind i trafikken paa middelhavshavnene, saa er det jo rimeligt, at langt borte liggende landes dampere, som Norges og Sveriges, mere og mere fortrænges fra disse farvande.

Af forannævnte 137 fartøier var 113 norske dr. 79 968 r. tons og 24 svenske dr. 20 959 r. tons. Deraf blot 6 norske og 2 svenske seilfartøier. Resten dampskibe.

Blot en norsk damper var om vaaren befragtet i time charter for et Messina-firma. Det var s/s „Skjold“ fra Stavanger dr. 302 r. tons for 270 £ st. om maaneden.

Der optjentes i bruttofragter for ind- og udgaaende af norske dampere ca. $1\frac{1}{2}$ million lire og af svenske 400 000 lire. Heri ikke medregnet fragter for fartøier, der var maanedsbefragtet for engelsk eller anden fremmed regning, og hvilke det staar udenfor min magt at beregne.

Af tilfældige fragter fra Sicilien i aarets løb kan nævnes:

Damper	318 r. tons	Messina—Petersburg	800
—	774 —	Sicilien—London	800
—	310 —	Messina—Petersburg	700

Kulfragterne fra England var endnu højere end forrige aar, idet der betales fra Newcastle fra 9 sh. 9 d til 10 sh. pr. ton og fra Cardiff 10 sh. og 10 sh. 6 d pr. ton.

Fra alle havne paa Sicilien klager kapteinerne over de enorme udgifter ved lastningen. Det er det rene optrækkeri; thi intetsteds er arbejdslønnen saa billig som her.

Samhandelen mellem de forenede riger og Sicilien tiltager aar for aar og, hvad der er glædeligt at konstatere, besørgeres nu for største del af vore egne dampere. Jeg vil i denne forbindelse lægge importørerne af svovl, saavel i Sverige som i Norge, paa hjerte, at de, naar de kjøber store partier hos herværende exporthuse til cifpris, da forbeholder sig eller idetmindste anbefaler afskibning med svensk eller norsk dampskib.

Af stokfisk importeredes paa grund af det slette fiske i Norge og de deraf følgende høje priser ikke paa langt nær det vanlige kvantum. Dog beløb indførselen sig til 1 200 000 kg.

Den gennemgaaende simple kvalitet af aarets vare i forbindelse med de høje priser gjorde, at de herværende, vanskelige importører i denne sæson viste sig endnu vanskeligere (for at bruge et mildt ord) end sedvanligt.

De fleste partier refuseredes og varerne henlaa lang tid paa toldboden, indtil ved konsulatets mellemkomst differencerne udjevnedes. At dette ikke lod sig gjøre uden opofrelser fra sælgernes side, siger sig selv; thi naar som vanligt akcepterne ikke var i orden, saa var der ingen anden udvei end at ordne sagen paa lempeligste maade. Ad rettens vei er ingen ret at faa i slike sager.

Af og til kan jo kjøberne her have grund til at beklage sig. Dette er uundgaaeligt med en artikel som fisk.

Vil man i Norge arbeide i ro med Sicilien, faar man blive enig om ikke at sælge uden mod rembours, som jeg ofte har fremholdt. Hvis ikke, faar man tage de sikre følger.

Priserne for stokfisken aabnedes i juli med:

Lire 86	cif for samfæng fisk
„ 92	- - almindelig hollænder

pr. 100 kg. og sluttede i december med respektive lire 90 og lire 95.

Saa at aige ingen norsk klipfisk indførtes til Messina, medens 375 000 kg. newfoundlandsk vare ankom.

Fra Sverige indførtes to smaa ladninger trælast paa tilsammen 400 tons. Forøvrigt ankom ad indirekte vei foruden en god del trælast det vanlige kvantum beg, tjære og jern. Svensk silkepapir til indvikling af citroner og appelsiner synes at kunne vinde indpas her.

Udførselen fra Sicilien til Sverige og Norge tiltager stadig, hvad svovl, frugter og olivenolie angaar. At den sidstnævnte artikel paa grund af et misvekstaar som ifjor midlertidig aftager, er af ingen betydning.

Saltudførselen til Norge var ogsaa lidt mindre ifjor end almindelig, grundet de feilslagne fiskerier. Prisen paa Trapanisalt var lavere end nogen- sinde, frans 5.00 à 5.50 pr. ton.

Der afgik fra Trapani til Norge ca. 60 000 tons salt, til Sverige ca. 10 000 tons.

Svovlpriserne for god 2da vare dreiede sig om lire 9.80 à lire 10.00 pr. pr. 100 kg.

Forholdene paa Sicilien er saa slette, som de omtrent kan blive. Dog er i svovldistrikterne, hvor indtil for faa aar tilbage nøden var størst, i de senere aar indtraadt en lettelse, idet alle gruber nu er i fuld virksomhed, siden produktet stadig stiger i pris.

Høsten paa Sicilien var forøvrigt ikke saa god som vanligt, grundet de abnorme veirforhold. Oliehøsten slog aldeles fejl grundet tørken, vinhøsten var knap, og appelsiner og citroner gav et middels udbytte.

Jeg antydede i min forrige aarsberetning, at de sangvinske forhaabninger, som man da knyttede til den netop afsluttede handelstraktat med Frankrige, neppe vilde gaa i opfyldelse. Dette har vist sig at slaa til; men at denne traktat skulde vise sig saa aldeles værdiløs for Sicilien, som fremfor alle distrikter har lidt efter den forrige traktats afbrydelse, det havde hverken jeg eller nogen anden kunnet ane.

Amerikanerne har nu ogsaa omtrent lukket sine markeder for de vigtigste sicilianske produkter efter afsluttelse af en ny overenskomst med Italien.

Kort og godt, for hver ny handelstraktat bliver Siciliens agrariske produktion mere og mere skadet, uden at det saavidt mig bekjendt bereder det øvrige Italien nogen tilsvarende nytte.

Jeg vil ikke nærmere gaa ind paa at omtale retstilstandene paa Sicilien, da jeg i flere af mine foregaaende aarsberetninger har udtalt mig derom. Processen i Mailand angaaende mordet paa bankdirektør Notarbartolo, hvilket endnu er usonet efter 8 aars forløb, har tilfulde lagt for dagen for hele verden, hvorledes forholdene er hernede paa Sicilien, ikke blot hvad mafiaen angaar, men ogsaa blandt enkelte af de organer, der lønnes af staten for at bekjæmpe mafiaen og afværge dens overgreb.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi no. 102; kontortid fra kl. 10—2.

Der indgik til konsulatet i aaret 1899 ialt 278 skrivelser og afsendtes 306.

Som det fremgaar af denne beretning, aftager stadig vor skibsfart paa Sicilien, medens handelsrørelsen stadig tiltager, og samtidig med denne forøgede handel tiltager ogsaa stridigheder, processer og klagemaal angaaende forretninger. Alt dette havner paa konsulatet og udjevnes for størsteparten gjennem konsulen. Af alle Bergens fiskeexportører til Italien var der til eksempel i 1899 neppe 3—4, som ikke var nødt til at have recours til konsulatet i anledning af en eller anden strid. Af og til fremkommer forøvrigt de mest utrolige fordringer paa konsulatets bistand.

Konsulatets indtægter staar som følge af den mindskede skibsfart og forøgede handelsrørelse i omvendt proportion til arbeidet. Som af vedlagte opgave kan sees, beløb indtægterne ved dette konsulat sig i aaret 1899 til lire 4 959.52 eller kroner 3 306.35.

Til Messina havn ankom:

i 1899 ialt	4 411	skibe	dr.	2 135 151	r. tons
1898	”	4 296	—	1 862 142	—
1897	”	4 174	—	1 876 977	—
1896	”	4 427	—	1 842 318	—

Specifikation af konsulatafgifter.

	Norske fartøier.	Svenske fartøier.
Hovedstationen . . .	lire 1 110.55	lire 305.85
Catania	” 616.30	” 143.22
Licata	” 285.95	” 534.20
Milazzo	” 60.80	” —
Palermo	” 972.72	” 234.00
Porto Empedocle . . .	” 245.45	” 155.75
Trapani	” 2 944.55	” 292.30
	Lire 6 236.32	Lire 1 665.32

Genua.

*Skrivelse fra generalkonsulatet i Genua til indredepartementet,
dateret 9de april 1900.*

I generalkonsulatets aarsberetning for forrige aar*) henleledes opmærksomheden paa en her afsagt dom, hvorved modtageren af en hersteds udlosset kulladning blev kjendt berettiget til af skibets fragt at tilbageholde som erstat-

*) Se hefte 6, 1899, side 200.

ning for undervegt et beløb modsvarende forskjellen mellem værdien af det kvantum kul, der efter konnossementet skulde være leveret, og det faktisk udlossede mindre kvantum, uanseet en i certepartierne indtaget klausul, hvorved rederierne ansaa sig betrygget mod saadant ansvar.

Ved en i forrige maaned afsagt dom har den høieste domstol, kassationsretten i Turin, afgjort spørgsmaalet i samme retning.

Indtil en forandring kan ske i kulcertepartierne, vil i henhold til den sidstnævnte dom modtagerne vistnok regelmæssig gjøre ansvar gjældende mod skibet for undervegt ved kulladninger, ialfald saafremt de kan bevise størrelsen af det paa ladestedet indtagne kvantum.

Det maa derfor tilraades skibsførere, der afgaar med kulladninger til Genua, at benytte alle de midler, hvortil der haves adgang, til at øve kontrol saavel med indladning som udlosning.

Washington.

Skrivelse fra Hans Majestæts legation i Washington til indredepartementet af 18de mai 1900.

Man giver sig herved den ære at indberette, at Hans Majestæts herværende legation fra vedkommende myndighed har erholdt officiel underretning om, at der i de forenede staters nye besiddelser Hawaii og Porto Rico ifølge nylig udkomne love vil blive afkrævet skibe, der ankommer fra udlandet, samme tonnageafgift som den, der erlægges i de forenede staters egne havne; derimod vil skibsfarten mellem disse øer og de forenede stater være fri for tonnageafgift.

Loven traadte med hensyn til Porto Rico i kraft den 1ste dennes, medens den betræffende Hawaii vil træde i kraft den 14de næstkommende juni.

Indhold: Genua s. 355. — Manila s. 346. — Messina s. 351. — New York s. 309. — Papeete, Tahiti s. 350. — Port Louis, Mauritius s. 342. — St. Pierre, Martinique s. 344. — Triest s. 347. — Washington s. 356. — Willemstad, Curaçao s. 350.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 8.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co., Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Hamburg.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul A. Bødtker, dateret 26de mai 1900.
Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	265	123 884	108	88 616	373	212 500	287	135 053	24	30 291	311	165 344
Seilskibe	56	19 538	88	53 773	144	73 311	8	1 216	33	15 691	41	16 907
Sum	321	143 422	196	142 389	517	285 811	295	136 269	57	45 982	352	182 251
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	6	2 598	13	4 420	19	7 018	-	-	18	4 205	18	4 205
Seilskibe	9	2 107	16	12 104	25	14 211	2	1 423	6	4 617	8	6 040
Sum	15	4 705	29	16 524	44	21 229	2	1 423	24	8 822	26	10 245
Totalsum af ladede fartøier	336	148 127	225	158 913	561	307 040	297	137 692	81	54 804	378	192 496
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	21	10 117	18	12 724	39	22 841	5	1 328	98	69 408	103	70 736
Seilskibe	-	-	11	1 509	11	1 509	74	30 650	43	29 044	117	59 694
Sum	21	10 117	29	14 233	50	24 350	79	31 978	141	98 452	220	130 430
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	13	2 298	13	2 298	-	-	14	5 111	14	5 111
Seilskibe	-	-	2	515	2	515	12	3 619	7	4 809	19	8 428
Sum	-	-	15	2 813	15	2 813	12	3 619	21	9 920	33	13 539
Totalsum af ballastede fartøier.	21	10 117	44	17 046	65	27 163	91	35 597	162	108 372	253	143 969

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 3 653 210.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 440 011.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 7 norske fartøier dr. 3 058 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 303 dr. 109 881 tons, til hovedstationen 272 dr. 102 618 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 13 029.59, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 295.21; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 13 677.23. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 3 180.89, ved vicekonsulsstationerne kr. 447.58; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 3 404.69. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 17 081.92.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 2 605.10, i svenske sager kr. 1 745.41.

Aaret 1899 har i økonomisk henseende været særdeles tilfredsstillende for Tyskland. Store fremskridt er gjort næsten paa alle omraader, og man haaber, at det maadehold, der er lagt for dagen i udnyttelsen af de gunstige konjunkturer, vil forebygge en pludselig tilbagegang af den natur, man tidligere har seet følge efter gode tider som de nuværende.

Befolkningen tiltager aarlig med 5—800 000 mennesker, og dens velstand og kjøbeevne øges i en usedvanlig grad. Tysklands nationalformue ansløges for aaret 1898 til henimod 166 milliarder mk. eller 3 070 mk. pr. hoved. I tidsrummet 1888—1897 steg forbruget af øl fra 97 til 123 liter pr. hoved, altsaa med omtrent 30 pct., af tobak fra 1.4 til 1.8 kg., ca. 30 pct., af salt fra 15.8 til 19 kg., over 20 pct., af sukker fra 7.4 til 11.8 kg., næsten 60 pct., og af petroleum fra 11.61 til 17.23 kg. eller omtrent 50 pct. I aaret 1888 indbragte told og konsumtionsskat 472 millioner mk., i 1898 782 millioner eller omtrent $\frac{2}{3}$ mere. Antallet af personer, beskæftigede i handel og industri, er ifølge en nylig udarbejdet „gewerbe“ statistik i perioden 1882—1895 steget fra 7 340 789 til 10 269 269. Den stærkt blomstrende industri har stillet store krav til arbejdskraft. Der har ofte været klaget over mangel paa arbejdere, uagtet lønningerne har været høje, og man har ofte maattet nøje sig med mindre dygtige arbejdere. Den mere intensive driftsmaade inden industrien og de talrige nyanlæg har betydelig øget behovet for kapital. Ved siden heraf har optagelse af store laan fra rigets, de enkelte staters og kommunernes side bidraget til at fremkalde en følelig pengeknaphed. Denne tilskrives ogsaa den i forrige aarsrapport omhandlede nye børslov, der skal have medført, at varehandelen behøver langt større mængder af kontanter end tidligere. Man anser det imidlertid som et tegn paa sunde forretningsforholde, at pengeknapheden ikke har haft nogen betænkelige virkninger for handel og industri. Det tyder ogsaa godt, at befolkningen viser de industrielle anlæg tillid ved i større udstrækning at sætte sine stadig rigeligere sparepenge i dem. Behovet for kul og jern har, som rimeligt er under et saadant industrielt opsving, gjort sig stærkt gjældende og har til sine tider ikke kunnet tilfredsstilles.

Landbruget har i det forløbne aar givet en god høst, der betydelig har forbedret landbrugernes stilling.

Hvad isærdeleshed Tysklands udenrigshandel angaar, har den taget sin rigelige andel af de opadgaende konjunkturer. Forsaauidt betegner det svundne aar en fortsættelse af de foregaaende aars stadige fremskridt, der vil sees af følgende statistik, som viser, hvilken procentsats af den samlede verdenshandel (alle handelsstaters sammenlagte ind- og udførsel) er faldt paa de mest interesserede lande:

Aar.	Stor- britannien.	Britiske kolonier.	Det tyske toldomraade.	De forenede stater.	Frank- rige.
1898	16.8	?	11.3	9.7	8.3
1897	16.9	12.7	11.0	9.9	8.1
1896	17.7	12.8	10.8	9.4	8.0
1895	17.4	13.1	10.8	9.2	8.4
1890	18.4	13.1	10.9	9.9	9.7
1885	18.8	12.8	10.1	9.5	10.2
1882	19.7	12.0	10.3	9.9	11.1

Om end Tyskland endnu staar tilbage for England, skulde dog altsaa 11.3 pct. af hele verdenshandelen falde paa dets part, og det har forsaavidt betydelig overfløiet baade Frankrige (med dets 8.3 pct.) og de forenede stater (med 9.7 pct.), og forholdet, sammenlignet med England, 11.3 : 16.8 mod 10.3 : 19.7 i 1882 er et talende bevis for Tysklands stadige fremskridt.

Tysklands import og export stillede sig, forsaavidt specialhandelen angaar, i de sidst forløbne tre aar saaledes:

	Indførsel. Millioner mk.	Udførsel. Millioner mk.	Overskud af Indførsel. Millioner mk.
1897	4 864.6	3 786.2	1 078.4
1898	5 439.7	4 010.6	1 429.1
1899	5 495.9	4 151.7	1 344.2

Den tyske udenrigshandel har med hensyn til værdi 1894—1896 steget med 13, 1896—1898 med 16 pct. Handelen sjøværts faar stadig større betydning. I 1894 udgjorde den 64 pct. af den samlede udenrigshandel, i 1896 66 pct., i 1898 70 pct., i 1899 over 70 pct. og opgik i de samme aar til henholdsvis 4.9, 5.7, 6.6 og 7 milliarder mark og opviser saaledes paa 5 aar en stigning af 2 100 millioner og paa 3 aar af 1 300 millioner mark. Om end udenrigshandelen i det store og hele taget var særdeles tilfredsstillende, havde dog ogsaa det forløbne aar adskillige mindre gunstige momenter at opvise. Fornemmelig var det forholdene i flere af de for Tyskland saa vigtige central- og syd-amerikanske stater, der voldte vanskeligheder og tildels bragte tab. Kaffepriserne holdt sig nemlig, bortset fra aarets sidste maaneder, overordentlig lave, hvorved de kaffeproducerende landes kjøbeevne svækkedes og kursforholdene paavirkedes i en foruroligende grad. Især gjaldt dette Guatemala og Brasilien. Hvad det sidstnævnte land angaar, klages der ogsaa meget over den maade, hvorpaa udlændinger dersteds beskattes, samt de

stadig større vanskeligheder, som lægges iveien for udførselen did gennem de snart uopfyldelige fordringer, der stilles til de vareforsendelserne ledsagende legitimationspapirer. Desuden har usikre retstilstande og borgerkrige virket skadelig i Nicaragua, Venezuela, Columbia og Uruguay. I Chile har derimod forholdene bedret sig, ligesaa i Argentina, hvor de stigende uldpriser og god kornhøst i nogen grad øgede kjøbbevnen. Især danner dog Mexico en rosværdig undtagelse. Forretningerne paa Sydafrika har, som rimeligt kan være, lidt meget under krigen mellem England og Transvaal.

Den tyske handel paa Kina og Østasien overhovedet er i stadig fremgang. I Tsingtau er man ifærd med større havneanlæg; mellem denne havn og Shanghai underholdes forbindelse af en tysk linie, og postdampskibsforbindingelserne mellem Kina og Tyskland, som nu underholdes af Hamburg—Amerikalinién og Norddeutscher Lloyd i forening, er fordoblede. Ogsaa i de vestlige dele af Asien har Tyskland havt fremgang. Det af Tyskere stiftede og forvaltede anatoliske jernbaneselskab har saaledes af sultanen opnaaet koncession paa Bagdadbanen, hvis anlæg menes at ville give Tyskland en varig indflydelse paa samfærdselen mellem Europa og Indien og ikke mindst paa de lilleasiatiske handelsforhold. Kjøbet af Karolinerne og Mariaerne samt erhvervelsen af de to største Samoøer ventes at ville blive af stor betydning gennem de støttepunkter, besiddelserne vil give de tyske interesser i vedkommende farvande, og modtoges af handelsverdenen med stor begeistring.

Man er i Tyskland efterhaanden kommet til erkendelse af, at den nuværende krigsflaade ikke strækker til for i tilfælde af krig at yde den udenrigske handel og skibsfart fornøden beskyttelse. For tiden vil flaaden vel gennem udfald fra de tyske havne kunne tilføie selv en langt overlegen fiende stor skade, men menes i tilfælde ikke for længere tid at ville kunne forhindre en blokade af den tyske kyst. Disse ikke længere holdbare tilstande vil man nu ændre ved at gjøre riget saa sterkt tilsjøs, at det for enhver sjømagt maa fremstille sig som et vovestykke at aabne krig. Til det øiemed er der for rigsdagen fremsat forslag, hvorefter flaaden i løbet af 20 aar omtrent vil fordobles, saaledes at den kommer til at bestaa af bl. a. 38 linieskibe, 20 store og 45 mindre krydsere.

Blandt andre foranstaltninger i udenrigshandelens interesse kan nævnes beslutningen om oprettelse af et Orient-handelsmuseum i Berlin. Det dreier sig her ikke blot om en permanent mønsterudstilling, men ogsaa om en art handelskammer, der med oplysninger og raad skal befordre omsætningen mellem Tyskland og Orienten. Orientens frembringelser vil her stadig være udstillede for publikum, og aviser tilligemed anden literatur af interesse fra vedkommende markeder vil holdes tilgængelige i et bibliotek- og læseværelse. Særlig vil man befitte sig paa til enhver tid at give *nøiagtige* oplysninger om begivenhederne paa handelsmarkederne og tilveiebringe instruktive beretninger gennem museets talrige tillidsmænd paa de forskjellige steder. Derhos vil man drage omsorg for, at alle vigtige nyheder gennem den af museet udgivne „Orient-korrespondenz“ hurtig kommer til pressens og handelsverdenens kundskab.

Med megen iver drøftes fremdeles spørgsmaalet om, hvilken toldpolitik Tyskland bør følge, naar de nuværende handelstraktater udløber i 1903. Den i sin tid nedsatte kommission har nu indsamlet et betydeligt materiale

til spørgsmaalets bedømmelse, bestaaende hovedsagelig i oplysninger om produktionen inden de forskellige brancher og udtalelser fra talrige grupper af næringsdrivende. Der fremsættes, som bekendt, fra flere hold stærke krav paa høje toldsatser til beskyttelse af den indenlandske industri. Den opfatning synes dog at trænge stadig mere igjennem, at moderate toldsatser, fastslaaede for længere tid gjennem toldtraktater med mestbegunstigelsesklausuler, er nødvendige, for at de fremmede lande ikke skal stænges for den stigende tyske export. Man fremholder, at industrien ikke til stadighed kan paaregne den afsætning inden landet selv, som befolkningens for tiden saa store købeevne muliggjør, og at det derfor maa være af den største interesse, at de gamle udenlandske markeder befæstes og nye aabnes. I det forløbne aar er den gamle toldkrig med Spanien bragt tilende gennem afsluttelse af en mestbegunstigelsestraktat. Handelsforholdet til de forenede stater er fremdeles ikke tilfredsstillende. Fra tysk side klages over Dingleytarifens høje toldsatser, over de fordringer, der stilles til legitimationspapirer for vareforsendelserne, og navnlig over den bestemmelse, hvorefter tolden ved indførsel til Amerika i visse tilfælde kan blive at beregne efter varens markedspris i produktionslandet, hvorved det ene land faktisk skal kunne blive ugunstigere behandlet end det andet. Fra amerikansk side peges med utilfredshed paa de vanskeligheder, som lægges importen af amerikanske produkter iveien igjennem de tyske love til forebyggelse af kvægsygdommes og den saakaldte St. José skjoldlus's indførelse i riget. Der er dog flere tegn, som tyder paa, at en forsonligere stemning vinder mere indpas mellem de to lande. Den bestemmelse, hvorved de amerikanske forsikringsselskaber udelukkedes fra Preussen, er saaledes nu ophævet, og de forenede stater har vist adskillig imødekommenhed overfor de klager, der er fremkomne i anledning af den amerikanske toldbehandling af tysk sukker. Paa den i Philadelphia afholdte handelskongres ansloges ogsaa en velvillig tone mellem amerikanerne og de tyske medlemmer.

Der har i den senere tid fra flere hold været fremsat forlangende om, at det skulde overdrages de saakaldte „Gewerbekammer“ at repræsentere industrien i spørgsmaal, der ikke begrebsmæssig hørte hjemme paa handelsens omraade. Det hamburgske handelskammer har imidlertid med styrke fremholdt det uhensigtsmæssige og unaturlige i en saadan sontring og tilraadet, at industrien som hidtil skulde repræsenteres af handelskammerene. Hertil har ogsaa flerheden af de industridrivende sluttet sig. For saavidt muligt at øge disses indflydelse i Hamburgs handelskammer har man dog indført en modifikation i dettes forretningsorden, hvorved der i tilslutning til handelskammeret er dannet en af 6 af dettes medlemmer og 18 repræsentanter for Hamburgs industrielle forretninger bestaaende industrikommission.

Den for hele det tyske rige gjældende „Bürgerliches Gesetzbuch“ træder i kraft 1ste januar 1900, og dermed vil da Tysklands enhed være gennemført ogsaa paa civilrettens omraade. Lovbogens principer afviger vistnok ofte fra den retsopfatning, der hidtil har været gjældende i de enkelte stater, og dens retsregler er ikke altid afpassede efter de særegenheder, som forholdene inden de forskellige stater naturligvis har at opvise. Ikke destomindre synes der dog at herske almindelig tilfredshed med, at der er gjort en ende paa den splittelse og usikkerhed, den tidligere tilstand med talrige uensartede landslove beredte.

Den i min aarsrapport for 1897 omtalte nye børslov, som hovedsagelig havde til hensigt dels at indskrænke børs spil, dels at føre det ind i sundere gjenge, har fremkaldt mange klager fra handelsverdenens side. Den paastand høres ofte, at resultatet er blevet det stik modsatte af, hvad loven tilsigtede, forsaavidt som børs spekulation faktisk skal være blevet langt farligere, efterat der er lagt hindringer iveien for terminforretninger.

Paa grund af den øgede godstrafik har der paa de tyske jernbaner i det forløbne aar ofte været en følelig mangel paa vogne. Blandt andet har Hamburgs handelskammer havt sin opmærksomhed henvendt herpaa og sat sig i forbindelse med jernbaneforvaltningen for at rette paa forholdet. Den 1ste januar 1900 træder for det tyske rige et nyt jernbanereglement i kraft, blandt hvis bestemmelser kan mærkes, at jernbanestyrelsen overfor publikum befries for ethvert ansvar i anledning af, at tog indstilles eller forsinkes. I modsætning til tidligere bliver det nu jernbaneforvaltningens sag at ansætte et passende antal bærere ved de forskellige stationer og at have kontrol med og ansvaret for dem. Stor opmærksomhed fortjener det tyske jernbanetarifsystem paa grund af det hensyn, det tager til landbrug og industri gennem specialtarifer med lave satser for en række produkter. Man har saabent sig for, i hvilken overordentlig høi grad jernbanernes nytte for næringerne afhænger af, hvordan tariferne reguleres. Der fremsættes stadig fra de forskellige næringsdrivende forlangende om, at tarifsatserne for dette eller hint produkt skal forandres, forat vedkommende næringsgren skal ydes fornøden beskyttelse og støtte, og jernbaneforvaltningen sidder inde med vidtrækkende indsigt i de forskjelligste økonomiske forhold til nøjagtig at kunne bedømme de fremsatte forlangenders berettigelse.

Hidtil har Tyskland ingen direkte kabelforbindelse havt med Amerika. Heri vil nu indtræde forandring, idet rigspostvæsenet har sluttet kontrakt om anlæg af en direkte telegrafkabel fra Emden over Azorerne til New York.

Ved en af rigsdagen vedtagen ny postlov er flere forandringer indtraadte i tarifen. Denne er nu forholdsvis lavere for aviser, der udkommer hyppig, og fastsætter for almindelige breve en vægtsgrænse af 20 gram mod tidligere 15. Blandt andet bemyndiger den videre rigskansleren til at lade taksten for forsendelser inden byerne (5 pf. for almindelige breve) ogsaa omfatte forsendelser til det omliggende distrikt.

I august maaned f. a. aabnedes Dortmund-Emskanalen. Om dens dybde end ikke tillader større sjøgaaende lægtre at bringe varerne uden omladning op til og ned fra de westphaliske industricentrer, har der dog allerede udviklet sig en livlig trafik paa kanalen. Blandt andet kan nævnes, at et hamburgsk lægterselskab har etableret en regelmæssig lægterforbindelse mellem Emden ved kanalens udmunding i Nordsjøen og Hamburg, og at Hamburg—Amerikalipien vil lade en del af sine skibe anløbe Emden, saasnart byens havn er givet den fornødne dybde, og i den anledning opføre store magsiner paa stedet. Det i min sidste aarsrapport omhandlede Rhin-Weser-Elbprojekt forkastedes af den preussiske landdag med ikke ubetydelig majoritet, men er fra regjeringens side langt fra opgivet. Hamburg er en afgjort modstander af kanalen, væsentlig fordi den antoges at ville komme til paa bekoistning af tyske sjøstæder, navnlig Hamburg, at lede transporten af de tyske industriprodukter over de belgiske og hollandske sjøstæder. Man mener ogsaa, at det tab, den vil medføre for de tyske jernbaner, ikke

staa i forhold til dens nytte. Det maalt, man tilstræber med kanalen, nemlig at danne et bindeled mellem Østpreussen og Tysklands industricentre i vesten, finder man ogsaa naturligt naaes gennem fortsat udbredning af kommunikationsveiene mellem de to distrikter over de tyske sjøstæder og gennem Keiser Wilhelmkanalen.

For Hamburg har det forløbne aar været ganske tilfredsstillende. Det har dog ikke bragt Hamburg lige saa store fordele som det tyske indland. Den store prisstigning paa industriprodukter er nemlig hovedsagelig kommet industrien tilgode, og i den er jo en skibsfarts- og handelsstad forholdsvis mindre direkte interesseret. Paa den anden side gjorde der sig, som ovenfor nævnt, inden handelen flere ugunstige momenter gjældende. Navnlig bragte de lave kaffepriser og den deraf følgende værdiforringelse af de i de kaffeproducerende lande anbragte kapitaler hamburgerne tab. Udenrigshandelen i tyske industrivarer har desuden vist adskillig tilbøielighed til at springe over Hamburg som mellemed. Hamburgs betydning som mellemmand ved importen af udeneuropæiske produkter tiltager derimod, forsaavidt forsendelserne til Østersjøen angaar, navnlig paa Englands bekostning.

Udvandringen fra Tyskland har i det sidste decennium aftaget betydelig. Af tyske undersøatter udvandrede der i:

1891	120 089	personer.	1896	33 824	personer.
1892	116 339	—	1897	24 631	—
1893	87 677	—	1898	22 221	—
1894	40 964	—	1899	23 740	—
1895	37 498	—			

Udvandringen foregaar hovedsagelig til Nordamerika. Dens tilbagegang paastaaes mindre at skyldes ugunstige forhold derover end det store opsving i det tyske næringsliv. Hvor mægtigt dette opsving har været, og i hvilken grad det har skaffet befolkningen fordelagtig sysselsættelse, vil man skjønne, naar man tager i betragtning, at Tyskland samtidig med denne formindskelse i udvandringen, som ovenfor nævnt, har en aarlig forøgelse i folkemængden af indtil 800 000 at opvise.

Skibsfarten.

Det sidste aars gunstige konjunkturer paa fragtmarkedet kom selvfølgelig de tyske rederier tilgode og foranledigede dem, navnlig da de mange store selskaber, til væsentlig udvidelse af sin virksomhed. Som bevis paa, hvordan den tyske rederivirksomhed i de sidste aartier er gaaet frem, kan følgende fra et nylig udkommet „Denkschrift über die Steigerung der deutschen Seeinteressen“ og germanske Lloyds offentliggjørelser hentede oplysninger tjene. I 1873 bestod den tyske handelsflaade af 4 311 seilskibe og 216 dampskibe, i begyndelsen af 1899 af 2 318 seilskibe og 1 223 dampskibe. I tidsrummet 1873—1894 steg handelsflaadens lasteevne med 139 pct., fra 1894—1899 med 33 pct. I 1899 er yderligere 73 dampskibe og 32 seilskibe komne til. De tyske dampskibes gennemsnitsstørrelse var i begyndelsen af 70-aarene 480 tons, i 1898 849 tons. Tyskland besidder nu 22

dampskibe paa over 10 000 tons. De tyske rederiaktieselskabers kapital ansløges i 1897 til 177 millioner mark, i 1899 derimod til 273 millioner. Aktiernes kursværdi stiller sig endda betydelig højere og skal for Hamburgs og Bremens vedkommende gaa op i 324 millioner mark. Den hele tyske handelsflaade takseres til en værdi af 465.8 millioner mark eller, naar man tager prisstigningen i 1899 med i betragtning, til henimod 500 millioner. For de sidstforløbne 3 aars vedkommende opgives værdiforøgelsen til omkring 66 pct. Stigningen i handelsflaadens lasteevne angives siden 1894/95 at have foregaaet 4 gange saa hurtig som i den engelske, franske og amerikanske og 3 gange saa hurtig som i verdensflaaden i gennemsnit. Af denne sidste siges den tyske at udgjøre 8 pct.

Den tyske handelsflaade udgjorde ifølge den officielle statistik:

			Dampskibe.	Seilskibe.		
1ste januar	1894 . . .		816 085	net. reg. tons	690 446	net. reg. tons
—	1895 . . .		885 094	— " —	652 240	— " —
—	1896 . . .		871 825	— " —	611 623	— " —
—	1897 . . .		882 630	— " —	585 717	— " —
—	1898 . . .		961 516	— " —	573 211	— " —
—	1899 . . .		1 030 370	— " —	588 859	— " —

Fra det nævnte „Denkschrift“ kan videre, forsaavidt skibsfarten paa Tyskland angaar, anføres, at antallet af fartøier, der anløb tyske havne, i tidsrummet 1894—1898 steg fra 143 418 til 174 251 og deres tonnage fra 29 til 35 millioner tons. Øgningen i tonnage er udelukkende at føre tilbage til dampskibene, idet seilskibenes endog aftog noget. I disse aar var tilveksten størst fra 1896—1898, nemlig 26 695 skibe med $4\frac{1}{2}$ million registertons. Fra 1894—1898 har den tyske kystfart, forsaavidt tonnagen angaar, vokset med 22.8 pct, hvilket væsentlig er at føre tilbage til anlægget af Keiser Wilhelmkanalen. Denne har fremkaldt en livlig lægtertrafik mellem de tyske havne indbyrdes samt mellem disse og nederlandske, Rhin-, danske, svenske og russiske havne. Om denne lægterfart samt de sjøgaaende lægteres fremtid og betydning for de Forenede riger har jeg flere gange tilladt mig at indsende specialrapporter. I farten paa tyske havne tager de tyske skibe stadig større del. De udgjorde saaledes i 1898 75 pct. mod 62 pct. i 1873.

Skibsfarten paa Hamburg har siden 1880 udviklet sig saaledes:

		1880.		1890.	
		Antal.	1 000 r. t.	Antal.	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

	1898.		1899.	
	Antal.	1 000 r. t.	Antal.	1 000 r. t.
Ankomne med last	9 361	6 777	9 851	7 183
— i ballast	3 162	577	3 461	585
Ialt	12 523	7 354	13 312	7 768
Afgaaede med last	9 397	5 037	10 096	5 373
— i ballast	3 135	2 356	3 240	2 407
Ialt	12 532	7 393	13 336	7 780

I 1899 kom skibene fra følgende lande:

	Seil- og dampskibe.		Deraf dampskibe:	
	Antal.	1 000 r. t.	Antal.	1 000 r. t.
Tyske havne og Helgoland	4 993	726	1 376	344
Nord Europa	1 726	459	979	392

Storbritannien og Irland:

Kulskibe	1 459	1 000	1 456	997
Do. med anden last	2 409	1 365	2 361	1 353
Holland, Belgien	603	307	547	297
Middelhavshavne	192	211	192	211
Europa forøvrigt	330	362	313	355
Ialt Europa	11 712	4 430	7 224	3 949

	Seil- og dampskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	1 000 r. t.	Antal.	1 000 r. t.
De forenede stater ved Atlanterhavet	533	1 510	487	1 473
Mexicos østkyst	58	56	24	44
Vestindien	80	98	59	89
Venezuela	9	5	4	3
Brasilien	95	171	79	167
Argentina og Uruguay	144	246	92	203
Amerikas vestkyst	207	383	51	118
Amerika forøvrigt	46	63	28	59
Kaplandet og Natal	21	73	21	73
Afrikas vest- og nordkyst	137	160	136	159
„ østkyst	24	46	24	46
Ostindien og øerne	128	289	110	252
Kina og Japan	37	91	37	91
Det øvrige Asien	46	69	46	69
Australien og øerne	35	78	28	70
Udeneuropæiske lande	1 600	3 338	1 226	2 916
Tilsammen	13 312	7 768	8 450	6 865

Den norske skibsfart var i 1899 saaledes fordelt paa distriktets havne:

Ankomne til Hamburg 567 skibe dr. 310 161 tons, til Altona 22 skibe dr. 9 700 tons, til Cuxhaven 4 skibe dr. 1 148 tons, til Harburg 33 skibe dr. 13 194 tons, ialt 626 skibe drægtig 334 203 tons.

De til Hamburg siden 1891 ankomne norske skibes antal og drægtighed har været følgende:

1891 . . .	428	skibe	dr. 230 723	tons
1892 . . .	415	"	- 216 420	"
1893 . . .	411	"	- 220 043	"
1894 . . .	423	"	- 211 781	"
1895 . . .	421	"	- 208 177	"
1896 . . .	520	"	- 291 216	"
1897 . . .	522	"	- 299 345	"
1898 . . .	601	"	- 336 570	"
1899 . . .	567	"	- 310 161	"

Afgaaede fra Hamburg i 1899 572 skibe dr. 312 681 tons, fra Altona 21 skibe dr. 9 552 tons, fra Cuxhaven 4 skibe dr. 1 148 tons, fra Harburg 34 skibe dr. 14 084 tons, ialt 631 skibe dr. 336 465 tons.

De af norske fartøier optjente bruttofragter var:

	Ankomne skibe.	Afgaaede skibe.	Tilsammen.
I 1897	4 147 300 mk.	2 705 200 mk.	6 852 500 mk.
- 1898	4 736 600 "	3 645 000 "	8 381 600 "
- 1899	4 136 870 "	2 757 515 "	6 894 385 "

De norske skibe, der i 1899 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 . . .	56	19 542	—	—	265	123 884	21	10 117
Sverige . .	1	74	—	—	1	258	—	—
Danmark . .	—	—	—	—	—	—	3	3 065
Tyskland . .	1	65	11	1 505	4	6 175	12	7 229
Storbritannien	2	1 262	—	—	87	58 422	1	1 109
Nederlandene	—	—	—	—	—	—	1	914
Frankrigé . .	—	—	—	—	3	3 948	1	407
Portugal . .	—	—	—	—	1	824	—	—
Spanien . .	—	—	—	—	3	2 750	—	—
Nordamerika .	28	21 802	—	—	8	15 245	—	—
Centralamerika	1	355	—	—	—	—	—	—
Mexico . . .	19	7 052	—	—	—	—	—	—
Vestindien . .	11	5 303	—	—	—	—	—	—
Sydamerika . .	22	16 132	—	—	—	—	—	—
Ostindien . .	—	—	—	—	1	994	—	—
Sydhavssøerne	3	1 728	—	—	—	—	—	—

	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med ladning.		I ballast.		Med ladning.		I ballast.	
Afgaaede til:	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norge . . .	8	1 216	74	30 650	287	135 053	5	1 328
Sverige . . .	2	137	1	252	—	—	1	1 022
Danmark . . .	8	845	—	—	2	391	—	—
Tyskland . . .	1	73	5	1 130	1	258	5	2 867
Storbritannien . . .	—	—	7	4 132	3	2 363	92	66 187
Belgien . . .	—	—	—	—	—	—	1	375
Frankrige . . .	—	—	—	—	1	2 330	—	—
Rusland (Hvidehavet) . . .	—	—	1	289	—	—	—	—
Rusland (Sortehavet) . . .	—	—	—	—	1	1 612	—	—
Nordamerika . . .	6	5 606	20	17 399	9	14 663	1	1 109
Britisk Nordamerika . . .	—	—	6	5 305	1	1 872	—	—
Mexico . . .	3	876	3	994	—	—	—	—
Centralamerika . . .	1	686	—	—	—	—	—	—
Vestindien . . .	—	—	1	654	1	764	—	—
Sydamerika . . .	7	3 423	—	—	—	—	—	—
Vestafrika . . .	1	355	—	—	—	—	—	—
Kanarieøerne . . .	1	484	—	—	—	—	—	—
Australien . . .	2	2 251	—	—	—	—	—	—
Sydhavsøerne . . .	1	700	—	—	—	—	—	—
Sibirien . . .	—	—	—	—	4	4 929	—	—

Den hamburgske handelsflaade bestod ved udgangen af 1898 af 295 seilskibe dr. 216 935 netto reg. tons og 396 dampskibe dr. 548 701 netto reg. tons, ved udgangen af 1899 af 289 seilskibe dr. 219 310 netto reg. tons og 436 dampskibe dr. 637 406 netto reg. tons. Medens dampskibene er gaaet frem betydelig baade i antal og drægtighed, er seilskibene i antal aftaget med 6, skjønt deres tonnage samtidig er steget i nogen grad. Aflægterfartøier skal der være 32 dr. 8 585 netto reg. tons. For hamburgsk regning var ved begyndelsen af aar 1900 33 dampskibe paa tilsammen 189 670 brutto reg. tons under bygning.

De hamburgske dampskibe er næsten udelukkende anbragte i faste ruter. Det største af de herværende rederier er som bekendt „Die Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“ („Hamburg-Amerikalinien“). Af dampskibe skal dette ved udgangen af forrige aar have havt en flaade paa 76 skibe dr. 343 571 reg. tons. Dertil kom 8 dampskibe under bygning paa tilsammen 105 000 tons. Selskabets aktiekapital beløb sig til 65 millioner mark og forhøiedes kort tid efter til 80 millioner. Nettoudbyttet for 1899 var 18 millioner mark. Hamburg—Amerikalinien har nylig afsluttet kontrakt paa 10 aar med svenske jerngrubeselskaber om transport af den overveiende del af den norrlandske jernmalm. Transporten vil efter sigende for en ikke ringe del komme til at foregaa i sjøgaaende lægtre, og fragtbeløbet antages at ville dreie sig om ca. 4 millioner mark aarlig.

Det herværende „Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft“, hvis specialitet er fart med sjøgaaende lægtre, uddelte en dividende paa 6 pct.

Anvendelsen af flydende brændsel, olie, til dampskibe har her tilvendt sig adskillig opmærksomhed. Dette brændemateriale skal tillade en væsentlig formindskelse af maskinbetjeningen og indtager i forhold til kul et meget lidet rum, saaledes at tilstrækkeligt brænde kan medføres for meget lange reiser. Et af de største tyske krigsskibe siges endog at ville kunne gjøre reisen ud til Kina og tilbage uden at behøve at indtage ny olieforsyning underveis. Hamburg—Amerikalinien skal allerede have afsluttet kontrakt om leverance af olie til drift af 7 af sine dampskibe. Olie paastaas ogsaa at være et billigt brændemateriale for dampskibe. Det turde imidlertid være vanskeligt med bestemthed at udtale sig om, hvordan det vilde stille sig hermed, hvis flydende brændsel fik almindeligt indpas ombord paa sedvanlige fragtdampskibe. Den betydelig øgede efterspørgsel efter olie vilde vel neppe blive uden indflydelse paa priserne.

I den senere tid har de i skibsfarten interesserede kredse livlig drøftet det spørgsmaal, hvordan man bedst skulde sikre sig den fornødne tilgang af nye dygtige kræfter til handelsflaaden. De forskjelligste forslag har været fremsatte. Man har saaledes bragt paa bane ved lov at paalægge tyske fartøier at medtage et vist antal tyske ubefarne gutter eller ved belønning at formaa dem dertil. Foreløbig er man dog blevet staaende ved, at maalet retfærdigst og hensigtsmæssigst naaes ved at tilveiebringe et passende antal skoleskibe, hvor vedkommende kan faa sin uddannelse mod et ringe vederlag. Med realisationen af denne plan for øie har der nylig dannet sig en tysk „Schulschiffverein“. „Norddeutscher Lloyd“ i Bremen har sit eget skoleskib.

I sidstforløbene aar er der i Hamburg besluttet oprettet et institut for skibs- og tropesygdomme. Her skal optages sjømænd, der lider af de ombord paa handelsskibe saa almindelige tropesygdomme som f. eks. malaria og beriberi, og man haaber derigjennem at skulle indvinde rigelig erfaring med hensyn til disse sygdommes væsen. I institutet skal bl. a. indrettes et bakteriologisk og kemisk laboratorium.

Den 29de december 1899 udfærdigede Hamburgs deputation for handel og skibsfart en ny forordning angaaende beregning af losningstiden for skibe i Hamburgs havn. Losningstiden er efter denne for seilskibe paa 500 tons 15 dage om vinteren og 13 om sommeren, for seilskibe paa 1 000 tons henholdsvis 21 og 18 dage. For dampskibe paa 1 000 tons er losningstiden efter ladningens beskaffenhed 8 à 9 dage om vinteren og 7 à 8 dage om sommeren.

Ved hovedstationen paamønstredes i 1899 ialt 785 og afmønstredes 981 mand mod henholdsvis 811 og 980 i 1898. For norske fartøier paamønstredes i 1899 676 mand, hvoraf 238 norske, 177 svenske og 261 af anden nationalitet og afmønstredes 887, hvoraf 593 norske, 104 svenske og 190 af anden nationalitet. For svenske skibe paamønstredes ialt 109 mand, hvoraf 86 svenske, 4 nordmænd og 19 af anden nationalitet, og afmønstredes 94, hvoraf 73 svenske, 6 nordmænd og 15 af anden nationalitet.

Paa tyske skibe paamønstredes hersteds 414 nordmænd og svensker.

Blandt de for norske skibe paamønstrede var 61 tyske dækgutter.

I 1899 hjemsendtes der gennem generalkonsulatet af opsparede hyre-

beløb ialt mk. 24 216.47, hvoraf for norske sømænd 16 261.00 og for svenske 7 955.47.

Keiser-Wilhelmkanalen.

Kanalen benyttedes fra 1ste april 1898—31te marts 1899 af 11 005 damp-skibe og 14 811 andre fartøier, tilsammen 25 816 afgiftspligtige fartøier dr. henholdsvis 2 467 839 og 650 001, ialt 3 117 840 netto registertons. Sammenlignet med forrige driftsaar betegner dette en forøgelse af 2 708 skibe og 648 045 tons. Blandt de fartøier, der benyttede kanalen, var 248 norske dr. 112 013 netto registertons, hvoraf 201 dampskibe dr. 101 434 netto registertons; af svenske var der tilsammen 735 dr. 164 208, hvoraf 480 dampskibe dr. 130 150 netto registertons. De norske fartøiers andel i trafikken udgjorde, forsaavidt tonnagen angaar, 3.59 pct., de svenske 5.27 pct. I 1897/1898 var forholdet henholdsvis 2.87 og 6.06 pct.

De skibe, der i sidste driftsaar passerede kanalen, befandrede:

	Skibe.	Netto reg. tons.
Passagerer	2 823	68 472
Kul	612	143 595
Sten	1 936	80 145
Jern	251	58 709
Træ	1 597	522 916
Korn	3 442	209 338
Kvæg	9	716
Andre bulkartikler	3 439	301 857
Stykgods	3 086	979 069
Blandede ladninger	543	197 741

De skibe, der benyttede kanalen, kom fra eller gik til følgende havne-grupper:

	Antal.	Netto reg. tons.	Tonnagens andel af den sam- lede trafik. pct.
Tyske nordsjohavne, fraregnet Elbhavne	2 290	392 385	6.29
Elbhavne	12 600	1 161 423	18.63
Britiske havne	1 106	520 751	8.35
Hollandske, belgiske og Rhinhavne	1 528	684 717	10.98
Franske havne	156	91 156	1.46
Andre vestlige og sydlige havne	113	71 191	1.14
Tyske østersjohavne	11 802	1 261 525	20.23
Russiske (finske) havne	1 525	829 403	13.30
Svenske havne	1 693	453 261	7.27
Norske havne	109	16 067	0.26
Danske havne	2 782	312 659	5.01
Havne ved Keiser Wilhelmkanalen og			
Ober-Eider	14 200	400 310	6.42
Havne ved Unter-Eider	1 728	40 832	0.66
Tilsammen	51 632	6 235 680	100.00

Med september 1899 udløb den periode, i hvilken det i henhold til tidligere lov var overladt keiserlig forordning at fastsætte kanaltarifen. Da man ikke var kommet til enighed om nogen principiel tarifforandring, blev det imidlertid besluttet for 3 aar atter at lade keiserlig forordning regulere forholdet. Der har, navnlig fra repræsentanter for de smaa kystfarere og østersjørederierne, været fremsat forlangende om, at afgifterne for lægttere skulde forhøjes, fordi kanalen er uundværlig for disse fartøier i farten mellem Nord- og Østersjøen, og saaledes skulde være dem til forholdsvis langt større nytte end de andre fartøier. Mod en saadan forhøielse udtaler dog Hamburger handelskammer sig med stor bestemthed, idet det fremholder, at lægtertrafiken derved vilde hemmes i sin vekst, og saaledes et af de maaltabs af øie, som man havde sat sig ved anlægget af Keiser Wilhelm- og Ems—Dortmund-kanalerne.

Opgave over fragter.

For indgaaende skibe:

Fra det vestlige Norge med sild mk. 1.40 à 1.50 pr. tønde; fra det nordlige Sverige med trælast mk. 33.50 à 35 pr. std., Savannah, Brunswick eller Wilmington for fartøier paa 900 til 1200 reg. tons 2 sh. 6 d pr. 310 $\mathcal{H}$ harpix og 3 sh. 9 d pr. 40 gallons terpentin, for fartøier paa 400 til 800 reg. tons henholdsvis 2 sh. 9 d og 4 sh.; fra Mobile eller Pensacola for fartøier paa 700—1200 reg. tons 3 sh. pr. 310 $\mathcal{H}$ harpix og 4 sh. 3 d pr. 40 gallons terpentin; fra Ship Island, Mobile eller Pensacola 110 sh. à 112 sh. 6 d pr. std. pitchpine; fra Laguna 42 sh. 6 d pr. ton mahogni og 32 sh. 6 d pr. ton logwood; fra Yucatan 27 sh. 6 d à 29 sh. 6 d pr. ton logwood; fra Cape Haiti og Fort Liberté 27 sh. 6 d à 30 sh. pr. ton logwood eller rødder; fra Monte Christi 27 sh. 6 d à 28 sh. 9 d pr. ton logwood; fra St. Marc 32 sh. 6 d à 35 sh. pr. ton do.; fra Jamaica 28 à 30 sh. pr. ton do.; fra Belize 38 sh. 9 d à 40 sh. pr. ton mahogni, 28 sh. 9 d à 30 sh. for logwood; Rio Hacha 40 sh. pr. ton dividivi; fra Rio Janeiro 35 sh. pr. ton saltede huder; fra Rio Grande do Sul 37 sh. 6 d à 40 sh. pr. ton do.; fra Buenos Aires 18 à 20 sh. pr. ton hvede, 20 sh. à 22 sh. 6 d pr. ton quebracho; fra Rosario 22 sh. 6 d à 25 sh. pr. ton hvede, 22 sh. 6 d à 26 sh. pr. ton quebracho; fra Colastiné 25 sh. à 27 sh. 6 d pr. ton quebracho; fra Iquique, Pisagua eller Iunin 25 sh. à 27 sh. 6 d pr. ton salpeter; fra Costa Rica 37 sh. 6 d à 40 sh. pr. load ceder; fra Java 35 à 40 sh. pr. ton coprah; fra sydhavsøerne 45 à 50 sh. pr. ton do.

De udgaaende fragter var som. sedvanlig omtrent udelukkende stipulerede til en lump sum.

Trælast.

Tysklands import af trælast har for efternævnte sorters vedkommende i aarene 1889 og 1899 stillet sig saaledes:

Bygnings- og gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med øks eller sag paa tversiden:

	1889	1 992 909 tons
	1899	2 390 625 „
hvoraf fra	Norge	5 033 „
„	Østerrige-Ungarn	1 308 105 „
„	Rusland	1 009 068 „

Bygnings- og gavntømmer, tilhugget efter længdeaksen:

	1889	395 950 tons.
	1899	693 631 „
hvoraf fra	Sverige	52 632 „
„	Rusland	384 628 „
„	Østerrige-Ungarn	210 767 „
„	Finland	32 157 „

Bygnings- og gavntømmer, saget i „kanthölzer“ o. l.:

	1889	784 286 tons
	1899	1 545 996 „
hvoraf fra	Norge	46 710 „
„	Sverige	471 859 „
„	Østerrige-Ungarn	444 257 „
„	de forenede stater	247 820 „
„	Finland	113 623 „

Det sees heraf, at den tyske trælastimport er steget i væsentlig grad og maa have en stor betydning for os. Her hører man ikke sjelden udtalt tvil om vor evne til i fremtiden at forsyne Tyskland med træ. I den preussiske landdag begrundedes saaledes nylig under behandlingen af skogbudgettet et forslag om udvidelse af statens skogareal bl. a. med, at den rovhugst, man nu var vidne til i nabolandene, lod befrygte, at trælastimporten til Tyskland derfra en dag vilde ophøre.

Forsælgnngen af trælast til leverance 1899 begyndte ganske sent i sammenligning med foregaaende aar. Prisfaldet høsten 1898 og dertil høje prisforlangender fra sælgernes side indgav kjøberne betæneligheder ved som ellers allerede i november og december at dække sit behov for vaaren og sommeren. Paa enkelte undtagelser nær begyndte salget derfor først i januar og februar. Da England i mai maaned kom med paa markedet, indtraadte en prisstigning, som fortsatte videre udover sæsonen. I begyndelsen var prisen paa 7" granbattens fra Gefle, Söderhamn og Sundsvall mk. 120, senere mk. 130 — andre dimensioner i proportion — og paa granbrædder modsvarende højere. Fra Ångermanelven, Örnsköldsvik og Umeå var priserne noget lavere.

Importen til Rhindistriktet vilde have været betydelig større, om ikke fragterne var stegne saa enormt. Fragten fra Norrland til Rhinen inklusive Köln pleier at være ca. 28 mk., men steg til 42 mk. pr. standard, hvilket foranledigede importørerne til kun at afhente det yderst nødvendige af de opkjøbte partier og lade resten overvintre i Sverige.

Klasserede furubrædder fra Gefle og Söderhamn fandt som sedvanlig livlig efterspørgsel; efterspørgselen efter furubrædder fra de nordligere distrikter var ogsaa god.

Fra Gefle og Söderhamn betaltes:

	I.	II.	III.	IV.
7" . . .	mk. 240	mk. 200	mk. 155	mk. 140
6" . . .	- 230	- 190	- 145	- 130
5" . . .	- 220	- 180	- 135	- 120
og for $\frac{5}{8}$ " og $\frac{3}{4} \times 4$ "—6" usorterede ca. mk. 140.				

Fra Sundsvall:

9" usorteret	mk. 180
8" —	„ 165
7" —	„ 160
6" —	„ 150
5" —	„ 130

samt fra Hernösand, Örensköldsvik og Umeå:

9" usorteret	mk. 170 à 175
8" —	„ 155 à 157 $\frac{1}{2}$
7" —	„ 150 à 152 $\frac{1}{2}$
6" —	„ 140 à 142 $\frac{1}{2}$
5" —	„ 125 à 127 $\frac{1}{2}$
og for $\frac{5}{8}$ " og $\frac{3}{4} \times 4$ "—6" furu og gran, usorteret, mk. 100.	

Prisen for affaldsbrædder 1×4 "—5" var ca. mk. 80 à 85.

Ukantede furubrædder fra Oskarshamn og Kalmar nød god efterspørgsel; priserne var:

$1\frac{1}{4} \times 12$ ", 12 fods, første sort,	mk. 20.50	} for 2den sort 25 pct. lavere.
„ $\times 11$ ", — — — — —	„ 19.00	
„ $\times 10$ ", — — — — —	„ 17.50	
„ $\times 9$ ", — — — — —	„ 14.50	
„ $\times 8$ ", — — — — —	„ 9.75	
„ $\times 7$ ", — — — — —	„ 7.25	

samt for furuplanker 9 toms og bredere, første sort mk. 1.45 pr. kubikfod — alt cif. tysk østersøhavn.

Hugne sparrer fra Skellefteå- og Piteå-distriktet har ogsaa været efterspurgt og betingede for 4"—6" 46 à 50 pf. pr. kubikfod.

Importen fra Sverige har ogsaa i 1899 hovedsagelig bestaaet i gran — battens og brædder —; af furubrædder har importen ikke været mindre end de foregaaende aar, skjønt meget amerikansk pitchpine indførtes til Tyskland.

Man er nu begyndt at forlange en ny dimension af granbrædder, nemlig $\frac{7}{8}$ " tykkelse, og kjøberne fordrer garanti for, at disse holder ca. 24

m/m. De skal i høvlet stand erstatte 1" brædder. Brædderne er helst fra 5" til 8", men i nødsfald tages ogsaa $4\frac{1}{2}" \times 4"$. For disse $\frac{7}{8}"$ brædder har man gjerne betalt ca. mk. 5 pr. standard højere end for 1" brædder af samme bredde, og de finder med lethed købere.

Store kvantiteter sagede gransparrer fra Sundsvalls, Hernösands og Örnsköldaviks distrikt i dimensioner af 10×10 , 10×12 , 12×12 og 12×14 centimeter solgtes til Tyskland for en pris af 53—55 pf. pr. kubikfod. Middellængden var ca. 16 fod. Følgen blev en betydelig mindskelse i importen af sagede sparrer fra Norge.

For blot nogle aar siden købtes der især i Hamburg, Lübeck og Kiel fra Norrland store partier 3" granplanker for fabrikation af kasser. Nu har det sydlige Sverige fuldstændig tilegnet sig denne forretning og leverer varen f. eks. cif. Lübeck til omtrent samme priser som fra Norrland betinges f. o. b. De fra Sydsverige kommende planker kan vistnok i kvalitet ikke sammenlignes med de norrlandske; derpaa lægger man imidlertid mindre bræt; det afgjørende er, at de er ordentlig — ikke konisk — sagede og skarpkantede. Prisen har været for $3 \times 9"$ — $11"$ ca. 88 til $92\frac{1}{2}$ pf. pr. kubikfod cif. Lübeck og i proportion cif. Hamburg.

Importen fra Norge har hovedsagelig bestaaet i sagede sparrer („kant-hölzer"), som betingede 57—60 pf. pr. kubikfod, samt klædningsbord (schaal-bretter) $\frac{3}{4} \times 5"$ og $\frac{3}{4} \times 4\frac{1}{2}"$. For disse var priserne mk. $4\frac{1}{2}$ — $4\frac{5}{8}$ for $\frac{3}{4} \times 4\frac{1}{2}"$ samt mk. $5\frac{1}{2}$ — $5\frac{3}{8}$ for $\frac{3}{4} \times 5"$.

Markedet for snedkeriarbejder, hovedsagelig døre o. l., var fast, uden nævneværdige prissvingninger, og omsætningen var særdeles livlig. De svenske fabrikker havde tidligere sit væsentlige exportmarked i England, men har nu der fundet en farlig konkurrence fra amerikanske fabrikanters side, hvis døre skal egne sig bedre for det derværende fugtige klima. Den svenske vare søgte da mere til Tyskland, hvor den foretrakkes for den amerikanske.

I exporten af kassebord fra de forenede riger over Hamburgs frihavn til Kanariøerne skal tidligere kun Norge og Sveriges vestkyst have været interesseret. I 1899 deltog imidlertid ogsaa tre svenske skibsladninger fra Østersjøen i denne export. Konsumtionen af høvlede og uhøvlede kassebord er meget stor i Hamburgs frihavn og siges at aabne muligheder for god afsætning fra Norge og Sverige.

Ceilings for Bombay og Karachi sluttedes i store partier gennem Hamburgerhus hovedsagelig med Norge i dimension $\frac{3}{8} \times 6$ og $\frac{1}{2} \times 6$ af 12 til 22 fods længde. Det indiske marked skal herfra kun modtage denne dimension.

Jernmalm, jern og staa.

Der indførtes i 1899 til Tyskland 41 653 722 dobb. centner jernmalm, hvoraf 14 767 428 fra Sverige, 18 447 692 fra Spanien, 3 297 045 fra Øster-Ungarn, 1 266 487 fra Belgien og 910 467 fra Alger.

Som det sees, er Tysklands malmimport betydelig, og Sverige er næst efter Spanien det land, der leverer den største kontingent. Naar Ofothbanen bliver færdig, vil malmexporten til Tyskland selvfølgelig ogsaa blive af interesse for Norge. Jeg har gjentagne gange i forskjellig sammenhæng havt anledning til at fremhæve, at malmexportens betydning vistnok overdrives. Selv om et land saaledes som nu Sverige og om kanske ikke saa lang tid ogsaa Norge uden vanskelighed kan afse større mængder malm, er dog denne en lidet værdifuld artikel, og de summer, den bringer ind i landet, spiller aabenbart kun en høist underordnet rolle, sammenlignet med den nytte, udlandet høster af den som raastof for jernindustrien. Om malmens transport tilsjøs kom norske og svenske fartøier tilgode, vilde forholdet kunne stille sig noget fordelagtigere; men for tiden er det væsentlig udenlandske skibe, der besørger denne transport, og saadan synes det ogsaa at ville vedblive at være.

Det maa derfor vække forundring, at malmens export i den grad, som nu er tilfældet, kan lægge beslag paa opmærksomheden og fuldstændig stille i skyggen det spørgsmaal, som burde være det principale i ethvert kultur-land, nemlig hvordan man skulde kunne udnytte raastoffet inden landet selv. Først naar landet har lært selv i stor maalestok at anvende malmen til fremstilling af godt og billigt jern, der hos os vil være uundværligt for næringernes opkomst, vil det kunne siges fuldt ud at have nyttet sine malmrigdomme.

Hvad der hidtil har været til hinder for en lønnende jerntilvirkning, er som bekendt mangelen paa stenkul. Det maa derfor være vort maaken-ten at finde billigere transportmaader, f. eks. ved hensigtsmæssig anvendelse af sjøgaaende lægtere, hvorved udenlandske kul lader sig skaffe tilveie for lavere priser, eller at søge andre metoder for malmens smeltning, f. eks. ved hjælp af torvkul, vandgas, fremstillet deraf, eller ved elektricitet, frembragt ved vore vandfald.

I en i marts 1900 indsendt rapport tillod jeg mig at omhandle disse vigtige spørgsmaal og paavise nødvendigheden af, at forsøg anstilledes til deres løsning, og at de betydelige midler, som udfordredes hertil, blev betalt af staten, idet det private initiativ her ikke kunde ventes at strække til saaledes, som det i tilsvarende tilfælde vel vilde gjøre i Tyskland, hvor man ser industrielle aktieselskaber skyde sammen indtil millioner mark for at gjøre opfindelser paa tekniske omraader.

Den tyske jernproduktion naaede i 1899 op til over 8 millioner tons, nemlig 8 029 305 tons mod 7 402 717 i 1898.

Jern- og staalindustrien havde i 1899 et enestaaende godt aar. Jernværkerne var saa overlæssede af bestillinger, at de ofte ikke kunde tilfredsstille konsumenternes behov. Man betegner den opadgaaende bevægelse som jevn og sund. Den skyldes saagodtsom udelukkende det stigende forbrug inden landet selv, en følge af den saa blomstrende industri og det økonomiske opsving omtrent paa alle omraader. Hvad der især har bidraget til at øge jernforbruget, har været den stigende anvendelse af jern til huse, omlægning af jernbaner og deres udvidelse ved sekundær- og tertiærbaner, anskaffelse af talrige nye vogne og lokomotiver, anlæg af kanaler med sluser og broer, og den paafaldende hurtighed, hvormed den elektriske industri

udvikler sig; antallet af elektricitetsverker, som ved aarets udgang var under opførelse, skal have gaaet op i over 100. Endelig medgaar store kvanta jern ogsaa til det tyske skibsbyggeri, som tiltager aar for aar og i den senere tid ogsaa modtager bestillingerne paa de nye krigsfartøier, selv de største.

Priserne undergik en væsentlig stigning. Smedejern, som i aarets begyndelse stod i 140 mk. (pr. 1 000 kg. fra verket), gik saaledes i april op i 160, i august i 195 og i december i 210 mk.

Hvad svensk jern angaar, betaltes ved aarets udgang cif. Hamburg for prima smedejern 27 mk., for andet godt smedejern 25 mk., for prima valsejern mk. 24.50 og for hestekosømjern mk. 26.50, alt pr. 100 kg. Der skal allerede være sluttet betydelige køb for aaret 1900.

Tysklands indførsel af jern og jernvarer fra Sverige bestod i 1899 hovedsagelig af: rujern 109 402 d. c., stang-, smede- og plovjern 176 100 d. c., støbejernstykker etc. 7 587 d. c., jerntraad 45 105 d. c., jernrør (smedejern) 26 755 d. c.

Statistiken oplyser intet om nogen indførsel af jern eller jernvarer fra Norge til det tyske toldomraade.

Hamburgs indførsel fra Norge bestod væsentlig af:

Brucheisen 5 044.80 d. c., stang- og smedejern 2 438.90 og staal 180.40 d. c.

Fra Sverige ankom der til Hamburg af: „Brucheisen“ 10 055.40 d. c., rujern 24 541 d. c., stang- og smedejern 236 516 d. c., staal 49 756 d. c., jerntraad 25 106 d. c., staaltraad 9 690 d. c., jernsøm 9 253 d. c., andre fine jernvarer 3 550 d. c., symaskiner 2.80 d. c., andre maskiner 1 203 d. c.

Tyskland udførte i 1899 til Norge:

Vinkeljern	42 724 d. c.
Jernbaneskiner	16 184 „
Stang- og plovjern	17 561 „
Plader af smedejern	15 209 „
— -polerede, afslebne etc.	3 543 „
Jerntraad	35 227 „
— poleret, fortinnet etc.	8 923 „
Jernbaneakslar, hjul etc.	7 374 „
Grove jernvarer	31 100 „
Fine —	5 373 „
Symaskiner	1 451 „
Velocipeder	479 „

og til Sverige:

Vinkeljern	97 726 d. c.
Jernbaneskiner	12 504 „
Smede-, stang- og plovjern	9 811 „
Jernplader	5 929 „
Støbejernvarer	7 190 „
Jernbaneaksler, hjul etc.	17 071 „
Rør af smedjern	9 486 „
Grove jernvarer	34 503 „
Fine —	4 398 „
Symaskiner	1 293 „
Velocipeder	1 421 „

Hamburg*) udførte til Norge:

Jernbaneskiner	1 352.90 d. c.
Jernbaneforbindelsesplader	211.10 „
Jernrør	3 340.40 „
Jerntraad	240.00 „
Ammunitionssager	1 874.90 „
Forskjellige andre grove jern- varer	8 716.90 „
Jernsøm	1 155.20 „
Jerntraadsøm	15.30 „
Velocipeder	817.20 „
Forskjellige andre fine jern- varer	15 060.40 „
Dampkjedler	294.80 „
Lokomotiver og lokomobiler	181.50 „
Symaskiner	1 784.80 „
Andre maskiner	47 846.70 „
Jernbaneaksler	247.90 „
Jernbanevogne	5 699.20 „
Andre vogne	1 467.00 „

og til Sverige:

Jernbaneskiner	1 061.40 d. c.
Jernrør	2 550.20 „
Jerntraad	64.90 „
Andre grove jernvarer	1 462.10 „
Jernsøm	95.40 „
Jerntraadsøm	30.40 „
Velocipeder	346.30 „
Andre fine jernvarer	2 629.00 „
Dampkjedler	338.20 „
Symaskiner	174.50 „
Andre maskiner	12 000.70 „
Jernbaneaksler	26.10 „
Jernbanevogne	145.00 „
Andre vogne	37.00 „

*) Hamburgs statistik omfatter ogsaa frihavnen, der ikke optages i Tysklands, toldomraadets, statistik.

Kul.

Tyskland indførte i 1899 4 625 767 dobb. centner koks og 62 204 885 dobb. centner kul. I samme aar udførte det af samme artikler henholdsvis 21 379 849 og 139 431 737 dobb. centner.

Den tyske kulgrubedrift strakte ikke til for at tilfredsstille det store behov af kul, som den betydelige jerntilvirkning og livlige virksomhed i alle industrigrene overhovedet medførte. Kulpriserne undergik en usedvanlig stigning, og større kvanta engelske kul maatte indføres.

Fiskeri, fisk og fiskeprodukter.

Ligesom de fleste andre næringer har ogsaa fiskerierne, særlig havfisket, taget et storartet opsving i Tyskland og kan nu snart tjene os til forbillede. Fangsten foregaar ikke blot ved kysten og i smaa fartøier, men udstrækker sig ved anvendelse af større dampfartøier lige op til Island. Den tyske fiskeriflaade talte 1ste september 1899 735 (registrerede) fartøier, hvoraf 135 dampskibe.

Samtidig hermed tiltager Tysklands konsum af fersk fisk; den fremmes bl. a. ved hensigtsmæssig jernbanetransport. Hvorledes fiske-konsumen stiger, kan man slutte af fiskehandelens udvikling. I Hamburg indbragte fiskeauktionerne i 1899 henved 2½ million mk. mod 396 000 i 1887. I Geestemünde, hvor de største auktioner nu afholdes, solgtes i 1899 for over 4 millioner mk. mod 104 000 i 1887. Herved er at mærke, at priserne paa fersk fisk efterhaanden er sunkne ikke ubetydelig, og at øgningen af de solgte kvantiteter følgerlig viser en endnu raskere stigning.

Som bekjent har spørgsmaalet om fremme af vort havfiske i mange aar staaet paa dagsordenen uden endnu at være løst. En af hovedbetingelserne for et heldigt resultat vil vistnok være, at fiskeri og landbrug udskilles fra hinanden. Baade landbruget og fiskeriet lider ved, at vor kystbefolkning splitter sine kræfter paa begge disse næringer. Forat en sondring som den antydede skal kunne gennemføres, maa imidlertid hver enkelt af de to næringsveie bringes op til den højde, at den kan give tilstrækkelig sysselsættelse, og dertil vil man neppe naa uden betydelige og af den største sagkyndighed ledede anstrængelser saavel fra statens som privat side. Paa Skotlands østkyst var forholdene tidligere tilsvarende til vore, og det var først, efterat fiskeriet var udskilt til en fuldt selvstændig bedrift og udviklede sig fra blot kystfiske til havfiske, drevet med sjøgaaende fartøier, at det fik sin nuværende store betydning. Paa Skotlands vestkyst, hvor fattigdommen var større og det private initiativ følgerlig svagere, har staten grebet ind for at fremkalde en tilsvarende udvikling ved at komme begge næringsveie, saavel landbruget som fiskerierne, til hjælp.

For at opnaa en lignende forandring i vor fiskeribedrift og muliggjøre anskaffelsen af sjøgaaende fartøier foreslog jeg fra Skotland af, at staten skulde komme vore fiskere til hjælp med laan. Det oprettede laanefond har ogsaa vist sig overordentlig nyttigt, hvorfor det stadig er blevet forøget.

Staten kan imidlertid ikke udrette alt. Der udkræves ogsaa privat kapital. Saadan har dog været vanskelig at hidkalde i fornøden mængde. Det forekommer mig derfor at fortjene overveielse, hvorvidt man ikke med forbillede i det tyske „Genossenschaft“-system skulde kunne finde en organisation, hvorigjennem vor fiskerstand kunde sikres de fornødne midler.

Sild. Indførselen af saltet sild i tønder var i forrige aar 1 093 066 tønder, hvoraf 175 817 kom fra Norge, 27 354 fra Sverige, 588 234 fra Storbritannien og 223 907 fra Nederlandene. Af fersk sild indførtes 353 797 dobb. centner, hvoraf fra Norge 16 602, fra Sverige 176 024, fra Storbritannien 118 594 og fra Danmark 40 375.

Til Hamburg ankom 68 099 dobb. centner saltet sild fra Norge og 3 903 dobb. centner fra Sverige.

Aaret begyndte med temmelig store lagere, især af skotsk og hollandsk sild, som man havde lidet haab om skulde være solgt ved den nye sæsons begyndelse. Paa grund af sildens billighed steg konsumenten imidlertid betydelig, og det bragte priserne efterhaanden noget op, især da det svenske fiske gav saa daarligt udbytte, at tilførselen af svensk fersk sild blev langt ringere end ellers, og saltet svensk sild næsten slet ikke kom paa markedet. Der opnaaedes gode priser for fersk vaarsild i maanederne januar—april. Da fangsten paa Skotlands vestkyst begyndte i slutningen af april, var næsten det hele lager af saltet vare konsumeret, hvilket medførte høje priser paa den nye skotske (matjes) sild, og da det skotske østkystfiske i slutten af juni gav tarveligt udbytte, naaede priserne en høide, som man her ikke har seet paa mange aar. Stigningen fortsatte videre, da ogsaa det hollandske fiske gav daarligt resultat. Under disse omstændigheder blev der sterk efterspørgsel efter norsk vaarsild. Med undtagelse af enkelte partier var man vel tilfreds med dennes behandling. Om end de opnaaede priser var overordentlig tilfredsstillende, stod de dog tilbage for dem, der betaltes for ny skotsk, hollandsk og tysk vare. Selv de mindre gode partier lykkedes det imidlertid at afsætte.

Som følge af den norske fedsildfangsts uheldige forløb manglede de vanlige større mærker, som pleier at kjøbes her, næsten fuldstændig; da samtidig hollandsk, tysk og skotsk vare fremdeles blev fanget yderlig slet, — udbyttet blev fra mai til begyndelsen af oktober kun halvdelen af midelfiske — stimuleredes priserne end yderligere. Da indtraf der imidlertid fra oktober til december paa høiden af Newcastle og Hull en meget stor fangst, som i modsætning til, hvad ellers pleier at være tilfældet, hovedsagelig blev nedsaltet. Denne sild var dog af daarlig kvalitet og bidrog til at trykke sildepriserne ned. Herunder led ogsaa den norske fedsild, som tiltrøds for sin knaphed langt fra kunde afsættes saa fordelagtig, som man havde haabet. Fedsildens sortering og pakning, som i de senere aar har gjort betydelige fremskridt, gav denne gang anledning til mange klager.

De høje priser for saltet sild øgede konsumenten af fiskekonserver, hvilket medførte stor efterspørgsel efter og fordelagtig afsætning for skaaren sild. Denne skal dog ved flere leiligheder have vist sig yderst utilfredsstillende pakket og sorteret. Flere partier refuseredes, og store tab voldtes derved. For en væsentlig del tilskrives sildens behandling ren ukyndighed hos afskiberne

og deres folk, som herværende sagkyndige derfor mener burde gives den fornødne vejledning af statens funktionærer paa selve fiskepladsene.

Da slosildfisket i slutningen af aaret mislykkedes, ventede man høje priser. Samtidig gav imidlertid fisket paa Skotlands vestkyst og ved Irland rigt udbytte, og dette hindrede den norske slosild i at opnaa mere end 38—40 mk. pr. tønde.

Beholdningen af sild ved aarets udgang var temmelig stor i havnestæderne, men knap i indlandet.

Som følge af det knappe fiske opnaaede brisling og ansjovis meget fordelagtige priser.

Andragendet om forhøielse af told paa saltet sild blev fuldstændig afvist af rigsdagen.

Tran. Indførselen af tran til Hamburg var i 1899 sammenlignet med det foregaaende aar:

	1899.	1898.
Brun tran	7 500 tønder	6 800 tønder
Blank tran	94 513 "	94 389 "
Damp-medicintran	7 500 "	5 000 "
Raa medicintran	2 500 "	3 500 "
	112 013 tønder	109 689 tønder.

Lageret ved de nævnte aars udgang var:

	1899.	1898.
Brun tran	5 050 tønder	4 950 tønder
Blank tran	11 100 "	10 500 "
Damp-medicintran	780 "	550 "
Raa medicintran	670 "	395 "
	17 600 tønder	16 395 tønder.

Tranforretningen har i de senere aar undergaaet en væsentlig forandring. Medens man tidligere hovedsagelig kun havde at regne med lever- og spektran, og Norge indtog den dominerende plads, maa man nu tage med i betragtning den paa alskens fiskeaffald baserede, stadig stigende trantilvirkning, de talrige transurrogater, bestaaende i lin-, raps-, bomuldsfrø- og palmeolie, og den øgede tilførsel fra Newfounland samt det nye vigtige produktionsland Japan. De norske torskefiskerier har ligesaavel som sæl- og hvalfiskfangsten ikke længere den regulerende indflydelse paa tranpriserne som forhen. En undtagelse kan alene gjøres for den norske damp-medicintran, som endnu ikke har fundet nogen fuldt jevnbyrdig udenlandsk konkurrent.

I 1899 var den norske torskelever kvantitativt knap, og priserne paa dampmedicintran blev derfor gode, 70 mk. I december gik de imidlertid ned i 60 mk., da der indløb efterretning om, at leveren var af usedvanlig fed beskaffenhed.

Efter de beregninger, man i tidligere aar kunde have anstillet, skulde priserne ogsaa for de andre transorter paa grund af leverudbyttets ringhed samt de slette resultater af hval- og sælfangsten i Europa have naaet en usædvanlig høide. Saa blev dog ikke tilfældet, om end de opnaaede priser var meget respektable, fordi ogsaa fisket i Japan var slet, og de ovennævnte oliesorter faldt forholdsvis meget kostbare. Overfor disse forhold blev det udmærkede newfoundlandssælfiske ikke noget moment af indgribende betydning.

Konsumtionen af brun garvetran synes at aftage i Tyskland. Tildels bruges andre fede substanser til overskindets tilberedning, og desuden vinder rødt, gult og brunt skind til fodtøi sterkt indpas, skind, hvortil garvetran ikke bruges.

G u a n o. Priserne blev i løbet af sommeren drevne høit i veiret, da de norske sælgere holdt sig paafaldende tilbage. Kjøberne vendte sig da fra fiskeguano til andre gjødningsstoffer, og de norske producenter kom for sent til at angre sin tidligere stivhed.

Klipfisk og stokfisk.

Den tyske indførsel af stokfisk opgik til 11 753 dobb. centner, hvoraf 6 586 fra Norge. Til Hamburg indførtes af „tørret fisk“ (d: klipfisk og stokfisk) fra Norge 94 811 dobb. centner. Den klipfisk og stokfisk, der ankommer til Hamburg, føres hovedsagelig videre, fornemmelig til Sydeuropa og oversjøisk. I 1898, da der til Hamburg ialt importeredes 131 012 dobb. centner til en værdi af 5 642 100 mk., hvoraf fra Norge 127 679 dobb. centner, værd 5 503 480 og fra Sverige 148 dobb. centner, værd 15 660 mk., udførtes*) der sammestedsfra af tørret fisk:

	100 kg.	Mk.
Til Brasilien	50 790	2 140 420
„ Argentina	19 595	935 350
„ Uruguay	4 366	212 520
„ tysk Vest- og tysk Sydvest-Afrika	3 485	99 740
„ det øvrige Vestafrika	2 377	72 090
„ Mexico ved Atlanterhavet . .	2 760	132 160
„ Chili	1 378	69 670
„ Peru	926	45 700
„ Filippinerne	567	28 920
„ Venezuela	574	27 780
„ de kanariske øer	523	25 500
„ Costarica	451	21 560
„ Østafrika	499	21 200
„ Kaplandet	210	10 550
„ Ecuador	221	9 160
„ Lilleasien	240	8 750
„ Cuba	149	6 630

Overføres 89 111 3 867 700

*) For aaret 1899 foreligger endnu ikke oplysninger herom.

	100 kg.	Mk.
Overført	89 111	3 867 700
Til Ægypten	148	5 300
„ St. Thomas	94	5 180
„ Portorico	44	2 070
„ St. Domingo	44	2 030
„ Australien (fastlandet) . .	22	1 230
„ Tunis	21	800
„ de forenede stater ved At- lanterhavet	9	540
„ Italien	25 254	1 040 130
„ Triest	5 130	244 070
„ Frankrige	2 359	118 970
„ Spanien	739	33 420
„ Grækenland og jon. øer . .	859	32 740
„ Fiume	464	20 960
„ Nederlandene	294	15 390
„ Rhinprovinsen	315	14 130
„ Bremen	302	11 950
„ Storbritannien	206	11 280
„ Portugal	90	3 560
„ det europæiske Tyrki . . .	83	3 380
„ Belgien	53	2 290
„ Norge	36	1 330
„ udførsel forøvrigt	136	6 200
Tilsammen	125 813	5 444 650

Hvad der heraf gik oversjøisk, var udelukkende klipfisk.

Paa grund af det slette torskefiske i 1899 var tilgangen paa klipfisk meget knap, og den klipfisk, som solgtes over Hamburg, opnaaede overordentlig høie priser. Afsætningen fandt fornemmelig sted til Spanien, Portugal, Italien og La Plata. At kjøbeevenen i Brasilien var paafaldende ringe, kunde under almindelige omstændigheder have havt skadelige følger, men havde dette aar ikke nævneværdig indflydelse; kvaliteten skal have været tilfredsstillende, om den end ikke udmærkede sig i særlig grad.

Tilgangen af stokfisk var ogsaa liden. Der forlangtes høie priser, som ogsaa blev betalte, om end efter nogen modstand, idet man ventede, at ialfald finmarksvaren atter skulde falde. En tid aftog efterspørgselen noget, men i det hele taget skal dog de opnaaede priser have været meget gode. Lofotvaren afsattes ogsaa særdeles fordelagtig, uagtet den delvis skal have lidt under den strenge kulde, som herskede i Lofoten i februar og marts f. a. Ved aarets udgang indtraadte som sedvanlig nogen flauhed i efterspørgselen efter finmarksvare. Dennes kvalitet var ved sæsonens begyndelse tilfredsstillende, men siges senerehen at være bleven slettere. Især klagedes over den mindre omhyggelige sortering af de forskellige størrelser og sorter. Finmarksfisken skal have lidt adskillig ved, at fisket trak langt udover mod sommeren, og paa den anden side fik kulden uheldig indflydelse paa de ladinger, der var opfiskede allerede i marts og april.

Landbrugsprodukter.

Korn og mel.

Tyskland indførte i 1899 af korn og mel: Hvede 13 708 505 dobb. centner, rug 5 612 513, byg 11 042 499, havre 2 591 473, mais 16 265 952, hvedemel 420 315, rugmel 12 272, andet mel 6 064 dobb. centner.

Der udførtes:

Hvede 1 974 020 dobb. centner, deraf til Norge 41 462 og til Sverige 904 942 dobb. centner.

Rug 1 234 583 dobb. centner, deraf til Norge 164 099, til Sverige 477 873 dobb. centner.

Havre 684 373 dobb. centner, deraf til Sverige 17 103 dobb. centner.

Byg 139 891 dobb. centner.

Grovmalet korn, gryn etc. 296 391 dobb. centner, deraf til Norge 19 430 dobb. centner.

Hvedemel 331 501 dobb. centner, deraf til Norge 32 923, til Sverige 17 845 dobb. centner.

Rugmel 1 245 503 dobb. centner, deraf til Norge 288 679, til Sverige 78 181 dobb. centner.

Andet mel 41 751 dobb. centner, deraf til Norge 23 016 dobb. centner.

Der udførtes i 1899 af korn og mel fra Hamburg til Norge:

Hvede netto kg. 198 920, værdi mk. 29 700, byg kg. 989 170, værdi mk. 133 230, rug kg. 727 940, værdi mk. 79 440, havre kg. 71 220, værdi mk. 7 800, mais kg. 7 112 510, værdi mk. 584 620, hvedemel kg. 16 834 290, værdi mk. 3 575 170, rugmel kg. 10 990 480 værdi mk. 1 764 180, andet mel kg. 2 550 870, værdi mk. 434 940, gryn kg. 1 795 190, værdi mk. 306 500, malt kg. 230 410, værdi mk. 87 030.

Med aaret 1900 træder et nyt regulativ for kornmøller og malterier i kraft. Det afviger fra det tidligere i flere henseender, hovedsagelig ved, at alt mel, som er udvundet under højere udbytteforhold end 75 pct. ved hvede og 65 pct. ved rug, er udelukket fra toldgodtgjørelse.

Kvæg og kjød.

Tysklands import og export af heste, kvæg, svin m. m. var i 1899: Heste, indførsel ialt 118 796 stk., hvoraf fra Rusland 36 234 stk., fra Belgien 22 516 stk. og fra Danmark 19 929 stk. Udførsel 9 591 stk.

Kjær, indførsel ialt 59 377 stk., hvoraf fra Østerrige-Ungarn 41 263 stk. og fra Danmark 11 631 stk. Udførsel 1 226 stk.

Tyre, indførsel ialt 5 907 stk., hvoraf fra Østerrige-Ungarn 4 021 stk. og fra Danmark 1 750 stk. Udførsel 257 stk.

Okser, indførsel ialt 63 087 stk., hvoraf 57 815 stk fra Østerrige-Ungarn og 4 396 stk. fra Danmark. Udførsel 2 113 stk.

Ungt kvæg, indtil $2\frac{1}{2}$ aar gammelt, indførsel ialt 56 721 stk., hvoraf fra Østerrige-Ungarn 34 296 stk. og fra Danmark 18 755 stk. Udførsel 1 666 stk.

Kalve under 6 uger, indførsel ialt 12 762 stk., hvoraf fra Østerrige-Ungarn 11 987 stk. Udførsel 378 stk.

Svin med undtagelse af smaagrise ialt 70 287 stk., hvoraf fra Rusland 69 829 stk.. Udførsel 4 685 stk.

Smaagrise under 10 kg. 784 stk. Udførsel 1 995 stk.

Faar ialt 1 462 stk., hvoraf fra Storbritannien 808. Udførsel 128 264 stk.

Lam, indførsel 38 stk. Udførsel 12 725 stk.

Gjeder, indførsel 931 stk. Udførsel 143 stk.

Den tyske indførsel af kjød, flesk, pølser o. l. bestod i 1899 hovedsagelig af:

Fersk kjød af hornkvæg ialt 192 678 dobb. centner, hvoraf fra Danmark 109 646 og fra Nederlandene 71 235 dobb. centner.

Svinekjød ialt 108 257 dobb. centner, hvoraf fra Nederlandene 94 317 dobb. centner.

Enkelt tilberedt kjød af hornkvæg 24 957 dobb. centner, hvoraf fra de forenede stater 15 772 dobb. centner, af do. svinekjød 98 955 dobb. centner, hvoraf fra de forenede stater 67 646 dobb. centner.

Svineskinker 43 197 dobb. centner, hvoraf fra de forenede stater 30 917 dobb. centner.

Svineflesk 180 576 dobb. centner, hvoraf fra de forenede stater 167 828 dobb. centner.

Som bekjendt har Tyskland i høi grad indsnævret adgangen til indførsel af udenlandsk kvæg. Det keiserlige „Gesundheitsamt“ har offentliggjort en oversigt over, hvordan forholdet hermed var i sidstforløbne aar. Deraf fremgaar, at indførselen af hornkvæg er forbudt fra Norge, Sverige, Rusland, Italien, Schweiz, Belgien, Nederlandene, de forenede stater samt Storbritannien og for Østerrige-Ungarns, Frankriges og Danmarks vedkommende kun tilladt til karantæneanstalter og slagtehus. Indførselen af faar er forbudt fra Norge, Sverige, Rusland, Østerrige-Ungarn, Italien, Schweiz, Belgien, Nederlandene og Storbritannien og tilladt kun til karantæneanstalter og slagtehus fra Frankrige, de forenede stater og Danmark. Svineindførselen er ligeledes forbudt fra en række stater, hvoriblandt Norge og Sverige.

Selv i de tilfælde, hvori indførsel er tilladt, er den imidlertid yderligvanskeliggjort bl. a. ved paabud om tuberkulinindsprøtningsprøve, og import af kvæg er derfor en meget resikabel forretning.

Fra agrarisk hold paastaaes denne afspærring at være fuldt begrundet som beskyttelsesmiddel mod indførelse af syge dyr. At Tyskland er stærkt hjemstøgt af kvægsygdomme, er ogsaa et ubestrideligt faktum. Ifølge det tyske landbrugsraads opgave optraadte saaledes i 3die kvartal 1899 mule- og klovesyge paa 54 000 gaarde med besætninger paa tilsammen 572 000 stykker hornkvæg og 253 000 svin. De fleste tilfælde skal dog have været at føre tilbage til smitteoverførelse fra indenlandsk kvæg, og de strenge forholdsregler overfor udlandet siges ikke at have haft nogen mærkbar hemmende indflydelse paa sygdommens udbredelse.

For rigsdagen er der fremsat forslag til en lov angaaende beskyttelsesregler mod kvægsygdomme og forbud mod indførsel og salg af sundhedsskadelige kjødvarer. Udkastet forbyder i den form, det er givet af vedkommende rigsdagskommission, indførsel af kjød og kjødfabrikata med undtagelse af slagtede dyr i udelt tilstand, rent smult og fedt og rammer saaledes foruden røget og saltet kjød ogsaa kjødkonserver, kjødekstrakt og kjødfodermel. I handelsverdenen har dette forslag fremkaldt en stærk opposition, der har affødt protestresolutioner fra talrige handelskamre. Modstanderne fremholder, at forslaget i sin strænghed overskrider enhver retfærdig grænse. Navnlig mener man, at en lov som den foreslaaede, forsaavidt angaar kjødkonserverne, der hovedsagelig kommer fra Amerika, vilde berøve arbejderbefolkningen et billigt og fuldstændig uskadeligt fødemiddel, og at den endyderligere vilde forværre forholdet til de forenede stater og udsætte den tyske import derhen for betydelige farer. Det saa ofte drøftede spørgsmaal, hvorvidt Tyskland vil kunne kjødnære sig selv, er selvfølgelig aktuelt i denne forbindelse. Ialfald for tiden strækker kvægbestanden ikke til. Ifølge den sidste kreaturtælling for hele riget er imidlertid antallet af kvæg, som følgende tabel viser, i aabenbar tiltagen.

Kreaturtællingen i Tyskland:

Aar.	Millioner stykker.			Antal pr. 1 000 mskr.		
	Kvæg.	Faar.	Svin.	Kvæg.	Faar.	Svin.
Iste december 1892	17.56	13.59	12.17	344	267	239
„ — 1897	18.49	10.87	14.27	346	203	266

Det tyske landbrugsraad mener af denne forøgelse at kunne slutte, at Tyskland om nogen tid selv vil kunne producere alt fornødent kjød. Fra andre kanter betviler man dog rigtigheden af landbrugsraadets slutning, idet der bl. a. henvises til, at den stadig større velstand inden befolkningen vil øge behovet for kjød i forholdsvis stærkere progression end hidtil.

I skrivelse af 9de marts 1900 tillod jeg mig at indsende en rapport, hvori jeg omhandlede, hvordan man i Tyskland gennem videnskabelig forskning og praktiske forsøg har fremmet landbrugets saakaldte binæringer navnlig stivelse- og spiritusindustrierne.

Sten.

Tysklands hovedsagelige indførsel af sten i 1899 bestod af:

Raa blokke	919 022	dobb. centner
hvoraf fra Sverige	176 033	—
" " Schweiz	270 778	—
" " Østerrig-Ungarn	254 358	—
" " Danmark	67 680	—
Anden raa sten	3 216 677	—
hvoraf fra Sverige	318 357	—
" " Østerrig-Ungarn	1 273 865	—
" " Danmark	406 003	—
Brolægningssten, blot tilhuggen	5 493 728	—
hvoraf fra Norge	277 025	—
" " Sverige	3 612 237	—
" " Belgien	826 032	—
" " Østerrig-Ungarn	642 922	—
" " Danmark	95 880	—
Stene i sagede blokke	4 196	—
hvoraf fra Sverige	3 735	—
Grove stenhuggerarbejder, uslebne, ikke af alabast eller marmor	202 301	—
hvoraf fra Norge	59 430	—
" " Sverige	118 639	—
Bygningssten, blot tilhuggen	588 123	—
hvoraf fra Sverige	215 920	—
" " Belgien	155 904	—

Af sand-, granit- og brolægningssten indførtes der i 1899 til Hamburg 12 698 tons fra Norge og 85 619 tons fra Sverige.

Norsk og svensk sten nyder fremdeles stor anseelse paa det tyske marked. Konsumenten tiltog, og man betalte villig de højere priser, som fremkaldtes af streiker. Da nu ogsaa de mindre byer anvender finere brolægningssten, og de større stadig udvider og kompletterer sin brolægning, venter man, at efterspørgselen vil holde sig livlig gennem længere tid.

Ogsaa bygningssten menes at ville finde fordelagtig afsætning, da byggevirksomheden har antaget store dimensioner i Nordtyskland, som spiller hovedrollen for nordisk sten. Blandt andet vil det forestaaende anlæg af ny banegaard i Hamburg udkræve store kvantiteter granit. Det lader sig dog ikke overse, at tyske bygningsstene som basalt og basaltlava fra Rhinen i den senere tid gjentagne gange med held har konkurreret med nordisk granit ved større offentlige bygningsforetagender, f. ex. banegaarden i Hamburg og Kielerdokkerne. Dette bygningsmateriale staar, hvad udseendet angaar, vistnok tilbage for granit, men falder billigere.

Papir, træmasse og cellulose.

Tysklands ind- og udførsel heraf bestod i 1899 bl. a. af:

I m p o r t. Sleben træmasse ialt 85 754 dobb. centner, deraf fra Norge 7 935 dobb. centner, Sverige 31 634 dobb. centner.

Cellulose, ialt 183 600 dobb. centner, deraf fra Norge 11 992, Sverige 55 549 dobb. centner.

Pap, ialt 51 273 dobb. centner.

Pakpapir, ikke glat, ialt 3 427 dobb. centner, deraf fra Sverige 145 dobb. centner.

Pakpapir, glat, ialt 19 932 dobb. centner, deraf fra Sverige 8 801 dobb. centner.

Kulørt-, guld- og sølvpapir, ialt 2 297 dobb. centner.

Skrivpapir etc., ialt 10 270 dobb. centner.

Trækpapir (undtagen graat) og silkepapir, ialt 16 242 dobb. centner, deraf fra Sverige 1 039 dobb. centner.

Trykpapir, ialt 3 715 dobb. centner.

Papirtapeter, ialt 4 629 dobb. centner.

E x p o r t. Sleben træmasse, ialt 30 195 dobb. centner. Cellulose, ialt 582 941 dobb. centner.

Pap, ikke særskilt nævnt, ialt 127 917 dobb. centner.

Pakpapir, ikke glat, ialt 119 209 dobb. centner.

Pakpapir, glat, ialt 184 104 dobb. centner.

Kulørt-, guld- og sølvpapir, ialt 69 270 dobb. centner, deraf til Norge 518 dobb. centner, Sverige 1 446 dobb. centner.

Skrivpapir, ialt 61 313 dobb. centner, deraf til Norge 1 698 dobb. centner, Sverige 4 680 dobb. centner.

Trækpapir (undtagen graat) og silkepapir, ialt 22 138 dobb. centner.

Trykpapir, ialt 247 875 dobb. centner, deraf til Norge 4 109 dobb. centner.

Papirtapeter, ialt 47 825 dobb. centner.

Hamburgs import af papir og træmasse fra Norge og Syerige bestod i 1899 af:

	Fra Norge.		Fra Sverige.	
	Kg.	Mk.	Kg.	Mk.
Træmasse	4 064 090	632 940	12 520 720	1 652 630
Papir	10 037 380	2 284 940	4 888 810	1 405 660
Tagpap	—	—	3 190	740
Tagfilt	—	—	9 220	920
Pap	114 390	16 610	665 240	114 960
Papirtapeter	2 530	2 420	53 120	25 450
Andre pap- og papirvarer	1 450	860	6 660	7 580

I træmasse- og celluloseforretningerne indtraadte en mærkbar forandring til det bedre.

Hvad cellulose angaar, holdt priserne sig paa det lavere niveau fra forrige sæson indtil høsten 1899. Da indtraf en sterk efterspørgsel fra Amerika, hvilket havde en væsentlig prisstigning tilføje. Det var dog kun inden visse grænser, at de tyske fabrikanter kunde udnytte dette omslag, idet de allerede forhen var sterkt engagerede. Desuden reduceredes udbyttet ved øgede produktionsomkostninger, som bl. a. kulprisernes stigen medførte. Amerikas øgede behov af cellulose har dog nu en afgjørende og gavnlig indflydelse paa priserne.

Træmasseexporten spiller ialmindelighed en forholdsvis underordnet rolle for Tyskland, idet det nærmest kun pleier at være den norske, svenske og kanadiske produktion, der kommer i betragtning paa verdensmarkedet. Det øgede behov af avis-papir, som Transvaalkrigen medførte for Englands vedkommende, og vandmangelen i de forenede stater og Skandinavien fremkaldte imidlertid i 1899 en saadan prisstigning, at udførsel af vaad træmasse fra Tyskland til England stillede sig fordelagtig. Blandt andet sendte Harzer-sliberierne betydelige kvantiteter til England.

Norsk pakpapir (træpapir) afsattes til omtrent samme priser som i 1898, uagtet konsumen tiltog. Forskjellige forsøg paa at stimulere priserne siges at være strandede paa enkelte producenter, der ikke sluttete sig til bevægelsen. Først ved aarsskiftet indtraadte en prisstigning, nærmest dog som følge af, at raastoffene blev dyrere.

Finere pakpapir fra Sverige opnaaede 5 à 10 pct. høiere priser end tidligere. Det møder fremdeles en skarp og generende konkurrence fra andre lande, navnlig Tyskland og Norge, hvis forholdsvis billigere produkter øversærlig tiltrækning, naar de oversjøiske landes købeevne er saa ringe som i sidste aar.

Is.

Der indførtes til Tyskland i 1899 1 591 832 dobb. centner is til en værdi af 2 276 000 mk.; deraf kom fra Norge 1 457 114 dobb. centner og fra Schweiz 80 365 dobb. centner.

Til Hamburg ankom fra Norge 316 470 dobb. centner, værd 321 400 mk..

Den i vinteren 1898—99 i Tyskland indhøstede is var af meget daarlig kvalitet.

Den til Hamburg fra Norge bestilte is havde man sikret sig før sæsonens begyndelse til successiv leverance til priser fra $10\frac{3}{4}$ à 12 mark pr. udlosset ton. For de faa „løse“ ladninger, som ankom hertil, opgives priserne at have stillet sig saaledes:

Februar og marts . . .	$8\frac{1}{2}$ til $9\frac{1}{2}$ mk.
April, mai	9 - 10 -
Juni, juli	10 - $10\frac{1}{2}$ -
August, september . . .	11 - $15\frac{1}{2}$ -

I løbet af vinteren 1899—1900 skal der her være indsamlet store kvanta god is.

Øl.

Heraf sendes der over Hamburg mindre partier til enkelte oversjøiske pladse. Der ankom til Hamburg fra Norge ialt 1 067 dobb. centner til en værdi af 53 730 mk. mod 1 708 dobb. centner, værdi 80 720 mk. i 1898. Denne transithandel gaar, som jeg ogsaa nævnte i min sidste aarsrapport, stadig tilbage. Dels anlægges de oversjøiske lande egne bryggerier, dels er det det tyske øl, som trænger vort ud af markedet.

Fyrstikker.

Heraf førtes i 1899 til Tysklands toldomraade 3 195 dobb. centner, hvoraf 1 378 dobb. centner fra Sverige og 860 fra Belgien.

Til Hamburg kom fra Norge 658 dobb. centner til en værdi af 38 820 mk., fra Sverige 41 106 dobb. centner, værdi 2 434 870 mk.

Transithandelen over Hamburg i norske og svenske fyrstikker skades betydelig af nyanlagte fabriker i de oversjøiske lande.

Calcium carbid.

Deraf indførte Tyskland 63 740 dobb. centner, hvoraf 9 884 fra Norge og 6 416 fra Sverige.

Det calcium carbid, der ankom til Tyskland, sendtes delvis videre med hamburgske regulære linier til transatlantiske lande. I begyndelsen var denne transport forbunden med store vanskeligheder; der forlangtes meget høje fragter og assurancepræmier. Efterhaanden har man dog vænnet sig til at betragte carbid som en mindre farlig transportvare, og de fleste herværende rederier skal nu tage den mod forholdsvis moderate fragter, naar den er pakket i jernkasser med 1 mm. vægge, omgivne af træemballage af 1" tykkelse.

Fortegnelse over Tysklands import og export i 1899 af varer, der var af interesse for handelen med Norge og ikke er nævnte i de i generalkonsulatets aarsrapport indeholdte statistiske oplysninger.

Varesort.	Total	Heraf fra	Total	Heraf til
	indførsel.	Norge.	udførsel.	Norge.
	D. c.	D. c.	D. c.	D. c.
Guano, kunstig	188 561	30 799	7 757	—
Klid	6 176 840	143 306	58 956	—
Bomuldsgarn, 1—2 trd., bleget				
eller farvet	1 180	—	11 621	469
Do. 2 traads, dobbelttraads	4 713	—	15 294	477
Vævning, tæt, bleget	5 015	—	19 351	631
Do., do. farvet	8 451	—	186 157	2 538
Possementmagerarbejde af bom-				
uld	324	—	29 489	379
Andre trikotager	361	—	88 221	213
Vævning, utæt, bleget, farvet,				
trykket	2 582	—	9 461	242
Broderier	1 048	—	5 139	117
Bogtrykkertyper	186	—	9 450	764
Blyvarer, fine	122	—	23 588	2 289
Børstenbindervarer, grove	—	—	12 023	311
Do. fine	1 066	—	10 510	158
Lak og lakfernis	8 461	—	15 110	1 085
Ætskali	1 328	—	100 057	3 772
Lim	33 106	—	58 230	1 509
Soda, kalcineret	5 145	—	405 661	7 737
Potaske	17 368	—	119 168	4 868
Anilin og andre tjærefarve-				
stoffer	10 212	—	227 046	1 139
Quebrachotrækstrakt	65 941	—	58 553	3 018
Glycerin, rensat	19 046	—	46 309	1 171
Natron, svovlsur og sursv.	75 603	6 495	381 777	—
Zinkhvidt	42 123	—	151 606	5 228
Jod	1 913	192	264	—
Farve- og garvestoffer, ikke				
andetsteds nævnte	13 471	—	57 209	540
Kemiske fabrikata, ikke andet-				
steds nævnte	66 256	—	224 198	1 544
Drogeri- og apotekervarer,				
ufuldstændig deklarerede	—	—	1 545	242
Rom. cement	625 155	—	5 286 768	209 159
Infusoriejord	1 684	214	50 144	—
Kaolin, feldspat	2 352 329	116 109	1 434 061	—
Thomasslagger	705 570	—	1 993 818	31 012
Guld, myntet	507.69	0.74	485.94	—
Sølv, raat, ogsaa i barrer	899.30	—	2 940.39	46.04
Hamp	482 685	—	179 206	13 642
Levende planter	111 421	—	46 126	1 365
Poteter	2 141 392	—	1 723 659	102 632

	Total indførsel.	Heraf fra Norge.	Total udførsel.	Heraf til Norge.
Varesort.	D. c.	D. c.	D. c.	D. c.
Kjøkkenurter, friske	1 290 271	—	329 580	8 334
Speilglas, belagt	391	—	8 936	684
Glas- og emaljevarer	4 501	—	35 400	1 504
Børster	31 904	—	19 057	119
Sengefjær, rensede	10 115	—	11 751	933
Kalveskind, kalkede og tørrede	91 916	2 144	44 976	—
Huder af hornkvæg, grønne og saltede	543 931	—	271 848	2 958
Do. do., kalkede og tørrede .	206 016	—	50 317	2 035
Kobbe- og sælhundskind . . .	259	114	36	—
Gjedeskind, raa, med haar . .	20 907	518	20 570	—
Huder og skind af pelsdyr . .	23 669	96	16 837	145
Do. do., ufuldst. deklarerede	—	—	6	2
Hvalfiskebarder	1 084	658	28	—
Finbarder	107	106	—	—
Snedkerarbejder, grove	288 141	3 555	229 295	4 129
Kurvflætning, fin	848	—	9 056	515
Varer af anim. og vegetab. snittestoffe	5 224	—	39 090	1 201
Trævarer, fine	14 602	—	127 435	609
Humle	30 715	—	76 978	1 354
Fortepianoer og dele deraf . .	790	—	120 766	2 413
Astron. og opt. instrumenter	99	—	2 539	42
Kirurgiske do.	212	—	1 842	21
Kautschuk og guttapercha . .	139 164	591	54 329	—
Kautschuktraad, overspundet o. l.	1 472	—	22 686	597
Gummivarer, haarde	226	—	7 889	168
Do., fine, bløde	5 004	—	8 997	139
Klæder, underkl., pynt af silke	—	—	3 603	71
Do, pynt af bomuld og uld og lin, underklæder af uld	1 460	—	61 082	2 004
Korsetter	199	—	8 502	234
Underkl. af bomuld og lærred	210	—	23 589	1 049
Damehatte af filt og tøj, gar- nerede	72 193	—	118 918	10 425
Messing og tambak	20 960	2 955	50 589	—
Kobberlegeringer i stænger og plader	4 728	—	32 767	2 391
Kobbertraad	454	—	58 415	2 300
Telegrafkabler	191	—	114 180	6 637
Kobbersigter o. l. for møllere	100	—	3 054	299
Kobbervarer, fine	1 055	—	9 713	357
Fine messingvarer	8 569	—	65 900	1 708
Telegrafapparater, telefoner .	97	—	3 161	181
Fine varer af kobber og mes- sing, forniklede	4 932	—	22 494	485
Varer af ædle metaller	344.89	—	843.80	9.97
Do. „ rav, celluloid, elfenben	2 416	106	5 288	75

Varesort.	Total indførsel.	Heraf fra Norge.	Total udførsel.	Heraf til Norge.
	D. c.	D. c.	D. c.	D. c.
Varer af uædle metaller, for- gyldte, forsolgede, fine galanterivarer	2 225	—	5 286	105
Uhre, vægge- og vækker- . . .	257	—	40 804	487
Legetøj	—	—	284 099	942
Forskjellige spundne varer i forbindelse med andre materialer	1 382	—	18 124	354
Lædervarer, ikke særsk. nævnte	29 091	—	45 283	852
Do., lakerede, farvede, handske- læder	10 408	—	53 865	450
Saalelæder	18 765	—	27 318	694
Grove lædervarer	3 751	—	14 962	541
Do. varem af graat paklærred	857	—	9 452	347
Fine lædervarer	10 234	—	36 351	1 126
Varer af fin voksdug	1 233	—	7 193	577
Sytraad	2 955	—	871	112
Rebslagervarer	—	—	60 928	1 353
Lærred, ufarvet	—	—	12 596	949
Do., farvet	—	—	10 429	462
Bøger, karter, musikalter . . .	42 942	—	126 079	894
Farvetrykbilleder, kobberstik	6 694	—	54 083	349
Vin (ikke mousserende)	6 697	—	79 834	861
Kardemomme	508	—	4	2
Krydderier, ikke specificerede	10 842	—	8	2
Kaffesurrogater, ikke cichorie	185	—	7 265	2 065
Johannesbrød	11 527	—	28	4
Ris, skallet i Tyskland	—	—	1 180 244	26 078
Cigarer	3 176	—	4 072	431
Sukker i toppe	—	—	4 253 978	123 844
Forskj. sorter andet sukker . .	—	—	196 586	51 086
Oliekager	4 806 342	—	1 403 538	29 598
Pelsverk, foret og overtrukket	279	—	2 317	68
Silkebaand	203	—	940	55
Silketøj og -shawls	3 541	—	2 482	97
Halvsilkebaand	217	—	10 370	118
Halvsilketøj og -shawls	1 476	—	34 174	341
Hatte af straa etc., ugarnerede	1 164 836	—	1 900 520	116 029
Do. do., garnerede	114 835	—	782 023	75 690
Straavarer, ufuldstændig dekla- rerede	—	—	23	2
Terpentinharpiks	864 755	—	167 138	10 813
Rendetagsten, glaseret mursten	14 279	—	256 100	17 742
Lervarer, manglefarvede, male- de, forgyldte	16 315	—	121 387	4 574
Porcelæn	2 078	—	47 622	2 495
Faareuld, vasket, bleget . . .	163 625	—	36 987	510
Uldgarn, enkelt, bleget eller farvet	6 850	—	7 307	552

	Total indførsel.	Heraf fra Norge.	Total udførsel.	Heraf til Norge.
Varesort.	D. c.	D. c.	D. c.	D. c.
Uldgarn, tre- eller flertraadet	16 834	—	23 010	675
Do., bleget, farvet, dubleret	5 852	—	11 460	191
Filt og fittæpper af haar af hornkvæg	488	—	17 608	291
Gulvmatter, vævede	5 820.	—	11 136	348
Trikotage	619	—	27 579	665
Klædevarer, utrykkede	—	—	201 830	9 239
Possementmagerarbeide af uld	68	—	16 200	145
Zink, valset	951	—	182 807	5 867

Indførsel

fra Norge til Hamburgs frihavn i 1899 af varesorter, hvoraf der er indført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesorter.	Rmk.	Varesorter.	Rmk.
Kaffe	10 140	Jod	379 500
Tobak, raa	12 390	Glaubersalt	7 120
Peber	5 400	Andre droger	313 070
Fersk frugt	23 610	Kalk, fosforsur	56 970
Vin paa fad	5 170	Kaolin	105 800
„ i kasser	5 920	Slibestene	11 080
Spiritus, raa og raffineret .	280 120	Is	321 400
Likører og andre brændevine	31 110	Jernerts	11 120
Øl	53 730	Kobolt- og nikkelerts . .	79 240
Karve	35 160	Andre ertse	6 040
Risaffald	568 840	Bly, raat	18 470
Sild, saltet	1 256 660	Støbejernstykker	34 480
Sardiner	51 730	Stang- og smedejern . . .	47 130
Ansjovis	113 670	Staal	14 060
Anden tilberedt fisk	191 380	Kobber, raat	94 550
Tørret fisk	4 843 060	„ guld-og sølvholdigt . .	8 860
Fersk fisk	652 400	Guld- og sølvaffald	13 170
Hummer	183 770	Gult metal	224 240
Vildt og fjærkræ	52 760	Messing	12 330
Kjød, saltet og røget	6 680	Zink, raa	28 440
Andet tilberedt kjød	5 680	Andre metaller	5 780
Kunstigt smør	22 680	Leyende dyr, undt. heste	12 260
Melk, kondenseret	499 470	Oksehuder, saltede og raa	31 870
Planker, bord etc.	343 650	„ tørrede	30 270
Stavtræ	25 000	Kalveskind	179 040
Sand-, granit- og gadestene	359 740	Faar- og gjedeskind . . .	226 370
Gummi elasticum	33 150	Sælhunds- og kobbeskind .	5 190
Oxalsyre	5 570	Hjorte-, raa- og grensdyrskind	110 230

Varesorter.	Rmk.	Varesorter.	Rmk.
Pelsskind	123 200	Tønder	14 940
Færdigt pelsverk	6 910	Trævarer, grove	75 370
Limlæder	13 360	Do. fine	8 580
Andet læder	43 900	Skotøi af gummi	6 390
Hvalfiskebårder	48 980	Papir	2 284 940
Benmel	17 200	Pap	16 610
Guano	523 400	Bøger	24 390
Svovlsur ammoniak	8 400	Malerier	37 120
Haar	10 000	Grove stenhuggervarer	15 760
Sengefjæder, edderdun	17 580	Jernspiger	637 550
Lim	153 870	Velocipeder og dele deraf	14 170
Benfedt	79 510	Andre fine jernvarer	26 640
Tran	2 183 800	Varer af ædle metaller	18 150
Europæisk gavntømmer	235 630	Kobber og messingvarer	13 920
Træmasse	632 940	Maskiner, ogsaa symaskiner	200 140
Filler	22 130	Telegrafer og telefoner	10 120
Shoddyuld	6 440	Fysikalske instrumenter	7 900
Uldvarer	26 620	Træbaade	5 940
Bomuldsvarer	9 520	Geværer	8 600
Lin- og bomuldsundertøi	7 110	Fyrstikker	38 820
Seildug	6 040	Gjenstande for museer	10 080
Nyt tougverk	6 300	Passagergoods	81 760
Kork	6 680		

Udførsel

fra Hamburgs frihavn til Norge i 1899 af varesorter, hvoraf der er udført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesorter.	Rmk.	Varesorter.	Rmk.
Kaffe, raa	3 457 090	Kardemomme	14 510
The	111 190	Kryddernellik	13 340
Kakao	313 600	Ingefær, raa	15 290
Stivelsesukker	6 020	Kanel	5 960
Krystalliseret sukker	530 750	Cassia lignea	25 790
Raffinade	2 911 600	Appelsiner	74 000
Farin	135 860	Citroner	6 900
Sirup	155 940	Andre ferske sydfrugter	8 720
Honning	27 030	Figener	19 480
Tobak, raa	104 160	Korinther	20 400
Røgetobak	14 030	Rosiner	77 270
Cigarer	503 000	Mandler	88 470
Cigaretter	92 920	Paranødder	5 230
Ris, skallet	58 300	Val- og hasselnødder	44 650
Sago	73 070	Svedsker	37 060
Peber	73 900	Anden tørret frugt	47 130
Piment	25 450	Ferske vindruer	9 980

Varesorter.	Rmk.
Fersk frugt	90 480
Ferske grønsager	89 020
Vin i fad	566 260
Do. i kasser	70 910
Champagne	14 720
Rum	7 160
Cognac	9 590
Likør	19 810
Frugtsaft	7 870
Øl	67 420
Eddike i fad og flasker	7 540
Mineralvand	9 060
Hvede	29 700
Rug	79 440
Byg	133 230
Havre	7 800
Mais	584 620
Malt	87 030
Bønner	9 140
Erter	26 210
Humle	709 900
Potetes	30 780
Stivelse	41 330
Potetessel	83 000
Dextrin	18 960
Hvedemel	3 575 170
Rugmel	1 764 180
Randmel	159 430
Andet mel	434 940
Gryn o. l.	306 500
Risaffald	14 300
Sild, saltet	8 310
Tilberedt fisk	21 310
Kaviar	5 710
Fersk fisk	13 200
Vildt og fjærkræ	49 220
Røget og saltet kjød	686 340
Pølser	25 520
Andet tilberedt kjød	20 050
Smør, kunst-	89 470
Smult	194 390
Ost	126 080
Æg	146 060
Kondenseret melk	20 410
Salt, sjø- og koge-	215 820
Kjødetrakt	36 220
Konserver	77 110
Chokolade	46 210
Kakaomasse	5 740
Konfekturer	92 850
Kaffe, brændt	9 190

Varesorter.	Rmk.
Planker, bord	8 230
Stavtræ	23 800
Asfalt	6 490
Cement	448 930
Gibs	14 640
Ildfast sten	10 870
Marmor, raa	10 730
Møllestene	40 770
Koks	12 770
Andet brændemateriale	7 530
Indigo	38 540
Blaatræ	17 930
Blaatræekstrakt	11 290
Bogtrykkersvætte	60 610
Caramel	14 890
Garvestofekstrakt	167 510
Dividivi	20 960
Galæbler	35 880
Myrabolaner	9 260
Terra catechu	15 380
Alizarin	37 490
Anilin	22 760
Anilinfarver	350 010
Jernoxyd, rødt	13 150
Okker	20 730
Fernis	150 030
Blanksvætte	11 030
Ultramarin	7 180
Zinkhvidt	12 870
Zinnober	7 480
Malerfarver	105 460
Andre farve- og garvestofe	30 730
Vadskesvampe	5 890
Medicinske rødder	7 870
Frø til medicinsk brug	5 340
Kamfer, raffineret	12 700
Guttaperka	39 920
Harpiks og galipot	92 640
Lakrits	27 610
Schellak	18 070
Gummi arabicum	10 870
Do. elasticum	76 070
Ricinusolie i kasser	12 120
Anisolie	7 640
Bergamotolie	12 210
Pebermynteolie	7 270
Terpentinolie	7 510
Andre ætheriske olier	26 800
Borsyre	8 710
Karbonsyre	8 730
Kulsyre	18 120

Varesorter.	Rmk.	Varesorter.	Rmk.
Salicylsyre	6 240	Andre huder til læderbe-	
Svovlsyre	50 010	redning	5 820
Vinstensyre	8 370	Pelsskind	94 270
Salmiak	10 840	Færdigt pelsværk	262 870
Brækvinsten	5 920	Saalelæder	617 700
Jernalun	6 460	Andet læder	572 840
Kalk, citronsur	7 560	Elfenben	8 900
Glaubersalt	6 440	Benmel	40 120
Kalcineret soda	79 270	Tarmer	39 780
Kaustisk do	16 720	Klorkalium	5 670
Dobb. kulsur do.	6 350	Svovlsur kali.	129 500
Kali, kaustisk	184 670	Andre gjødningssalte . .	76 700
Potaske	189 290	Superfosfat	11 870
Chilisalpeter	155 830	Hare- og kaninhaar . . .	9 930
Kalisalpeter	37 840	Okse-, ko- og kalvehaar .	7 410
Renset vinsten	5 250	Hestehaar	46 770
Medicinske salte	35 530	Børster	70 680
Boraks	10 980	Sengefjær	323 030
Kloroform	12 280	Fjær til pynt	11 380
Renset glycerin	75 380	Gelatin	14 950
Tobaksauce	10 760	Lim	96 090
Æther	47 710	Parafin, vaselin	37 790
Essencer, ekstrakter . . .	10 200	Hvalrav	579 800
Andre droger	242 040	Kobbertraad	426 580
Kaolin	5 260	Bryggerbeg	31 500
Lithografistene	9 070	Talg	13 690
Slibestene	10 180	Benfedt	22 370
Andre jordarter	10 260	Tran	12 490
Grafit	8 330	Raffineret petroleum . .	47 520
Manganerts	9 010	Raa do.	15 620
Valset bly	68 150	Mineralske smørelier . .	397 400
Vinkeljern	61 300	Stenkulstjæreolie	13 220
Stang- og smedejern . . .	24 560	Bomuldsfrøolie	114 110
Staal	14 470	Kokusnøddolie	38 290
Kobber, raa	16 020	Olivেনolio i fad	47 790
Do. i stænger og plader .	44 640	Sesamolie	35 020
Gulmetal	294 260	Andre spiseolier i fad . .	56 730
Messing	8 030	Palmeolie	82 020
Raa tin	8 490	Raps- og roeolie	6 870
Andre uædle metaller . . .	67 310	Olein	26 030
Valset jernblik	11 400	Græsfrø	41 090
Messingblik	34 880	Kløverfrø	43 200
Jerntraad	44 140	Linfrø	224 370
Staaltraad	14 640	Raps- og roefrø	226 020
Messingtraad	38 620	Sesamfrø	20 060
Heste	7 500	Andre frøsorter	5 460
Andre levende dyr	9 000	Oliekager	597 990
Hestehuder, raa	73 060	Nøddetræ	32 490
Oksehuder, saltede	504 010	Andet europæisk gavntøm-	
Do. tørrede	737 660	mer	53 570
Faare-, lam- og gjedeskind	14 310	Ibenholt	5 250

Varesorter.	Rmk.
Mahognitræ	28 590
Korketræ	49 920
Andet fremmed gavntøm- mer	56 760
Træ til furnering	52 580
Piassava	22 440
Stolerør, raa	6 950
Do. bearbejdede	9 330
Bark	67 190
Kurvflætning	14 560
Levende planter	113 890
Blomster etc.	9 740
Manilahamp	40 930
Filler	15 510
Faareuld	269 430
Uldaffald	5 620
Shoddyuld	167 210
Silketraad	20 880
Bomuld	122 350
Bomuldsaffald	16 160
Jute	167 890
Blaar og værk	14 590
Bomuldsgarn	512 900
Uldgarn	509 780
Kokusgarn	94 170
Lingarn	301 770
Lintraad	32 550
Silkevarer	333 790
Halvsilkevarer	178 040
Possementvarer af silke	16 600
Silketrikotage	7 320
Silketørklæder og baand	128 380
Filt og filtvarer	223 910
Uldvarer	7 768 170
Possementvarer af uld	47 310
Uldtrikotage	167 550
Bomuldsvarer	2 046 020
Possementvarer af bomuld	497 470
Bomuldstrikotage	156 100
Gardinstoffe af bomuld	118 840
Fiskenet af bomuld	32 960
Smergeldug	21 600
Bomuldsvat	7 710
Do. broderier og kniplinger	66 570
Do. væger	37 300
Kniplinger af lin	6 680
Lin- og bomuldsundertøj	744 640
Lintørklæder	299 220
Seildug	91 130
Sækkeværred af lin	20 580
Sække	10 910

Varesorter.	Rmk.
Andet linlærred	539 280
Voksug og oliedug	73 370
Herrehatte	113 560
Damehatte	26 540
Herreklæder	225 500
Andre færdige klæder	1 126 040
Færdige kunstige blomster	21 280
Diverse possementer	7 140
Do. trikotagevarer	6 400
Do. manufakturvarer	923 860
Nyt tougverk	37 120
Seilgarn	130 700
Andre rebslagervarer	60 800
Straahatte	178 400
Do. matter	22 220
Fine kurvflætninger	68 310
Grove korkevarer	6 300
Kork	7 200
Møbler	122 780
Fæde	5 850
Andre bødkervarer	6 200
Grove trævarer	28 740
Fine do.	398 170
Paraplyer o. l.	73 240
Paraplydele	34 520
Skotøj af gummi	33 060
Læderdug	12 130
Slanger af gummi	62 920
Haarde gummivarer	123 470
Andre do.	143 200
Læderhandsker	17 960
Skotøj af læder	673 390
Andre lædervarer	477 920
Sandpapir	24 840
Guld- og sølvpapir	79 430
Asbestpapir og -pap	27 330
Andet papir	611 310
Tag- og asfaltpap	61 850
Pap.	39 340
Spillekort	16 540
Papirtapeter	19 280
Tæpper af boulinikon	65 380
Andre papir- og papvarer	426 800
Blyanter	48 490
Blæk	13 350
Bøger	242 900
Kobberstik og lithografier	55 100
Malerier og tegninger	65 280
Hulglasvarer	281 300
Vinduesglas	6 930
Speilglas, ubelagt	6 980

Varesorter.	Rmk.	Varesorter.	Rmk.
Speilglas, belagt	114 790	Drivremme af bomuld . . .	122 360
Speil	194 470	Do. „ gummi . . .	27 360
Glødelamper	23 510	Do. „ læder . . .	21 400
Lampedele af glas og messing	8 150	Pianoforter	520 450
Andre glasvarer	144 170	Andre musikinstrumenter	245 680
Lerfliser	12 750	Briller	24 130
Ordinære lervarer	7 950	Elektriske apparater . . .	384 490
Gibsvarer	6 750	Andre fysiske instrumenter	119 150
Porcelæn	194 450	Lommeuhre	78 660
Stentøi	309 720	Væggeuhre	154 270
Skifertavler	6 090	Uhrdele	8 510
Marmorvarer	13 400	Jernbaneakser	12 260
Grove stenhuggervarer . . .	5 350	Decauville jernbaner . . .	10 960
Asbestvarer	5 840	Jernbanevogne	463 190
Jernbaneskiner	27 760	Andre vogne	105 720
Jernrør	132 930	Geværer	27 350
Jerntraad	16 660	Andre vaaben	9 350
Ammunition	385 810	Dynamit	35 920
Andre grove jernvarer . . .	312 820	Krudt	20 600
Jernspiger	92 500	Messingpatroner	129 900
Velocipeder	568 080	Andre fængstoffer	24 180
Andre fine jernvarer	1 589 350	Børstenbindervarer	80 760
Blyrør	54 210	Knapper	162 610
Blyvarer	12 000	Gjenstande for museer . . .	20 970
Typer	205 040	Pibevarer	83 060
Telegrafkabler	120 680	Dukker	12 490
Zinkvarer	145 160	Legetøi af gummi	24 440
Tinvarer	10 440	Do. „ træ	155 240
Messingvarer	1 015 350	Do. „ jern	11 240
Andre metalvarer	449 070	Vifter	5 300
Dampkjedler	17 290	Kortevarer	161 340
Lokomotiver og lokomobiler	12 400	Lys	15 850
Symaskiner	331 910	Toiletsæber	23 260
Karder	11 330	Parfumerier	8 450
Andre maskiner	4 572 230	Passagergoods	153 630

Adelaide.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Andrew S. Neill, dateret 11te april 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 til Port Adelaide med ladning 6 dr. 3 780 tons og i ballast 3 dr. 2 264 tons, alle seilskibe; 1 dr. 1 127 tons gjenlaa fra forrige aar og 1 dr. 577 tons indkøbtes for norsk regning. Der afgik med ladning 5 norske skibe dr. 4 083 tons og i ballast 5 dr. 3 088 tons.

Til vicekonsulsstationen i Port Pirie ankom i ballast 2 norske seilskibe dr. 1 875 tons, der afgik med ladning.

For ordre o. lign. ankom til Port Adelaide 4 norske seilskibe dr. 2 559 tons og til Wallaroo 1 norsk seilskib dr. 748 tons.

Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 81 084.00 for afgaaede kr. 215 214.00.

Af svenske skibe ankom 4 dr. 3 513 tons til Port Adelaide.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i Port Adelaide £ 25. 0. 9, i Port Pirie £ 4. 11. 9, af svenske skibe i Port Adelaide £ 10. 13. 8. Expeditonsafgifter i norske sager ved hovedstationen £ 1. 0. 0, ved vicekonsulsstationerne £ 3. 10. 2; i svenske sager ved hovedstationen £ 1. 5. 8, ved vicekonsulsstationerne £ 1. 0. 2.

Den fra Norge og Sverige importerede trælast bestod af 2 607 loads (à 40 kubikfod) af planker og battens anslaaet til en værdi af £ 9 846. 0. 0 mod 8 247 loads til en værdi af £ 27 555. 0. 0 i 1898 og 2 351 300 superf. feet bord til en værdi af £ 13 740. 0. 0 mod 4 682 500 superf. feet til en værdi af £ 27 609. 0. 0 i 1898. Af andre slags trælast indførtes fra Norge og Sverige 674 loads til en værdi af £ 1 600. 0. 0.

Det er ikke muligt at levere nogen fuldstændig opgave over den hele import af norske og svenske produkter til provinsen, fordi saadanne varer, naar de skibes fra London eller Hamburg, i opgaverne figurerer som varer fra Storbritannien og Tyskland. Følgende artikler er imidlertid opført som direkte indførsel fra Norge og Sverige: Flødeseparatorer værdi £ 2 098. 0. 0, stegerister og ovne £ 0. 15. 0, lædervarer £ 2. 5. 0, sikkerhedsfyrstikker £ 2 320. 15. 0, trævarer £ 6. 10. 0, toldfrie varer, ikke særskilt opregnede, £ 2. 0. 0.

Det kan være af interesse her at anføre, at den samlede mængde af trælast fra alle lande indført til South Australia i 1899 var:

Bord superf. feet 5 164 225	til en værdi af £ 34 345. 0. 0
Planker og battens 8 861 loads	— „ 21 999. 0. 0
Spars og quartering 40 809 „	— „ 74 323. 0. 0
Trælast, ikke nærmere angivet, 31 889 loads	— „ 62 571. 0. 0

En betydelig del af de her i tredje og fjerde post opnævnte varer bestod af minetømmer fra Oregon.

South Australias samlede import for aaret beløb sig til en værdi af £ 6 884 358 mod £ 6 184 805 i 1898. De vigtigste artikler paa importlisten kom utvilsomt i transit med jernbane fra Broken Hill i New South Wales og viser sig i opgaverne at bestaa i metaller, erts og sølvholdigt bly til en værdi af £ 1 666 299 mod £ 1 395 666 i 1898.

Exporten. Det udetydelige beløb af £ 80. 0. 0 repræsenterer værdien af transitgods, der er deklareret for direkte udførsel til Norge og Sverige. Den samlede udførsel havde en værdi af £ 8 388 396, heri medregnet South Australias produkter, der anslaaes til en værdi af £ 3 945 045. Exporten af South Australias produkter i 1898 havde en værdi af £ 2 487 009. Forøgelsen i 1899 forklares tilfulde ved den større mængde hvede og mel, der afsendtes, og ved en for kvægopdrættere meget kjærkommen forøgelse af merino-uldens markedsværdi. Det berettedes i december sidstleden, at der ved de lokale salg af

„greasy“ uld i Adelaide opnaaedes en pris af gennemsnitlig £ 13. 3. 7 pr. balle mod £ 8. 6. 7 pr. balle i uldsæsonen 1898.

De vigtigste af South Australias produkter for export kan sees af følgende tabel:

1898.	1899.
Hvede, bushels 97 073, værdi £ 15 911	bushels 3 114 781, værdi £ 422 439
Mel, tons à 2 000 lbs. 22749 - 235 752	tons 50 071, „ - 338 820
Kobber, tons à 2240 lbs. 4 771 - 244 865	„ 5 495, „ - 406 208
Uld - 945 589	„ - 1 511 693
Frosset faare- og lammekjød - 13 602	„ - 36 289
Skind og huder - 183 461	„ - 245 251
Læder - 47 290	„ - 56 084
Bark, tons 8 206 . . . - 62 132	„ 8 953, „ - 69 985

Landbrugsstatistiken for den nys afsluttede høst offentliggjordes den 5te ds. Denne høst vil naturligvis have indflydelse paa handelen i aaret 1900, og det kan her anmærkes, at der paa 1 788 770 acres høstedes 8 453 135 bushels, hvilket udviser et gennemsnit af 4.63 bushels pr. acre mod 4.91 bushels foregaaende høst. Mange autoriteter er af den mening, at de officielle opgaver er for lavt ansatte, og at der sikkert høstedes 10 000 000 bushels.

Fragterne gik i det hele taget op i aaret 1899, og forretninger afsluttedes til følgende rater: Hvede til den engelske kanal for ordre: Januar-raten var 27 sh. 6 d pr. ton à 2 240 lbs. og gik senere lidt efter lidt op til 30 sh. Der er kun ganske lidet nyt korn færdigt til skibning før december, og raterne for indeværende sæson har varieret fra 27 sh. 6 d til 32 sh. 6 d. Da denne maximumsrate kun levner lidet tilovers til jordbrugeren efter betaling af jernbanefragten til udskibningshavnen, er det neppe muligt, at forretninger kan komme istand til den høieste her anførte notering.

Mel og korn til sydafrikanske havne. Krigen har foranlediget større ordres for mel, der i enkelte tilfælde er blevet forsendt med dampskibe til en fragt af 37 sh. 6 d, 40 sh., 45 sh., ja endog lige til 50 sh. pr. ton à 2 240 lbs. for smaapartier. Raterne for hele skibsladninger har for seilfartøier varieret mellem 27 sh. 6 d og 32 sh. 6 d pr. ton efter fartøiets drægtighed, bestemmelsessted o s. v. Fragtslutninger for den nye sæson er effektueret til 27 sh. 6 d pr. ton og højere, i et tilfælde er der givet lige op til 35 sh.

Malm (sølvholdigt bly) skibes i store kvantiteter fra Port Pirie til Europa, særlig til Antwerpen. Tidlig paa aaret kunde der opnaaes 27 sh.—30 sh. pr. ton.

I oktober betaltes lige op til 35 sh., men fragterne var fra 31 sh. 9 d til 32 sh. 6 d senere hen. I begyndelsen af uldsæsonen (august) fragtedes betydelige malmloadninger med dampskibe til 25 sh., 30 sh. og 32 sh. 6 d pr. ton. Disse dampskibe indtager omtrent halv ladning af saadan tung vare, gaar saa til Sydney, hvor de indtager kul for hjemreisen og første del af sin uld-ladning, som de derpaa kompletterer i Melbourne og Port Adelaide eller andetsteds.

Hvad nu tømmerimporten angaar, stemte markedspriserne for trælast fra Østersjøen med de forhøiede indkjøbspriser og fragtrater. Forbruget af østersjøtømmer var sandsynligvis omtrent ligesaa stort som forrige aar. Lagrene hos trælasthandlerne var svundne betydelig ind, men de høiere priser holder paa at bringe den billigere trælast fra Oregon i mere almindelig brug.

Henimod slutningen af aaret gik den sidste jernbane i South Australia, der var i privat eie, over til statsbane, hvoraf der nu findes 1 736 (engelske) miles.

Pointe à Pitre, Guadeloupe.

Fra den norske og svenske konsul i Pointe à Pitre, Guadeloupe, er til indredepartementet indkommet et reglement over de nu gjældende havneafgifter i kolonien. Dette reglement, der er dateret 1ste mai 1900, lyder i oversættelse som følger:

Havneafgifter i Guadeloupe.

Lodspenge ind og ud.

(Lodstvang for skibe over 60 tons.)

	Fr. C.
Indtil 30 tons	10.00
31 til 60 „	30.00
61 - 80 „	60.00
81 - 100 „	78.75
101 - 150 „	118.12
151 - 200 „	144.37
201 - 250 „	170.62
251 - 300 „	196.87
301 - 350 „	223.12
351 - 500 „	249.57
over 500 tons et tillæg af 25 centimes pr. reg. ton.	

For dampskibe i faste ruter betales 100 francs.

Sportler til offentlige tolke i alle havne (undtagen naar kapteinen taler fransk):

	Fr. C.
60 reg. tons og derunder, pr. skib	5.00
61 til 100 reg. tons „ —	30.00
101 „ 150 — „ —	35.00
151 „ 200 — „ —	45.00

201 til 250 reg. tons, pr. skib	60.00
251 „ 300 — „ —	80.00
301 „ 350 — „ —	105.00
351 og derover „ —	135.00

Sundhedsinspektion.

Fr. C.

100 tons eller mindre	7.20
100 til 150 tons	10.80
151 „ 200 „	14.40
201 og derover	18.00

Bøie penge.

48 centimes pr. ton, for kystbaade pr. ton 0.12.

Fyrafgifter.

48 centimes pr. ton, for kystbaade pr. ton 0.12.

Vandafgifter.

For 500 tons og derunder 25 centimes pr. reg. ton.

„ over 500 tons 12½ centimes pr. reg. ton.

Dampskibe i fast rute og skibe paa midlertidig ankerplads betaler 1 franc pr. ton vand, som indtages.

Andre afgifter.

Fr. C.

Skibspas	7.20
Passerseddel	6.00
Stempel- og klareringsafgift	1.05

Bugsering med dampbaad: 50 centimes pr. reg. ton.

Dampskibe i regelmæssig fragtfart vil blive underkastet sundhedsinspektion, bøieafgifter og fyrafgifter i forhold til det antal tons ladning, som de udlosser i kolonien.

De betaler fuld afgift for passerseddel i ethvert tilfælde, hvor saadan udfordres.

Hvis de ingen ladning udlosser, vil de alene have at betale minimum af de øvrige afgifter (sundhedsinspektionsafgift fr. 7.20; fyrpenge 12 centimes pr. ton; bøiepenge 12 centimes pr. ton).

Dampskibe, som ikke gaar i regelmæssig fragtfart, betaler de samme afgifter som seilskibe.

Skibe, som har betalt havnepenge i en af øens havne, kan fortsætte til en hvilken som helst af koloniens øvrige havne og der losse eller lade uden nogen extra afgift, tolsalær dog undtaget.

Bilbao.

*Aarsberetning for 1899 fra konsul Herman Schanche,
dateret 1ste juni 1900.*

I. Skibsfarten.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	39	19 371	26	19 153	65	38 524	-	-	199	154 216	199	154 216
Seilskibe	1	84	3	205	4	289	-	-	-	-	-	-
Sum	40	19 455	29	19 358	69	38 813	-	-	199	154 216	199	154 216
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	48	28 861	19	11 419	67	40 280	-	-	87	58 963	87	58 963
Seilskibe	-	-	2	422	2	422	-	-	-	-	-	-
Sum	48	28 861	21	11 841	69	40 702	-	-	87	58 963	87	58 963
Totalsum af ladede fartøier	88	48 316	50	31 199	138	79 515	-	-	286	213 179	286	213 179
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	1	1 262	143	121 803	144	123 065	1	249	3	1 288	4	1 537
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	289	4	289
Sum	1	1 262	143	121 803	144	123 065	1	249	7	1 577	8	1 826
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	23	20 584	23	20 584	-	-	3	1 901	3	1 901
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	69	1	353	2	422
Sum	-	-	23	20 584	23	20 584	1	69	4	2 254	5	2 323
Totalsum af ballastede fartøier.	1	1 262	166	142 387	167	143 649	2	318	11	3 831	13	4 149

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier . kr. 644 600.00
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier „ 2 026 300.00

ialt kr. 2 670 900.00
imod i aaret 1898 „ 2 013 900.00
„ - — 1897 „ 1 559 123.00

For ordre, reparation eller lignende anløb 7 norske fartøier dr. 5 355 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 69 dr. 50 583 tons, til hovedstationen 40 dr. 36 850 tons.

I Bilbao solgtes til et spansk rederi 1 norsk dampskib af 617 registertons drægtighed.

Et i Atlanterhavet abandonneret norsk seilskib af 1 564 registertons drægtighed drev iland i Galicien (Rivadeo) og kondemneredes.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen

	kr.	7 804.22	(pes.	10 839.20)
ved vicekonsulsstationerne	„	2 873.73	(„	3 991.29)
heraf tilfaldt konsulskassen	„	9 241.08	(„	12 834.84)
Af svenske skibe ved hovedstationen	„	1 934.96	(„	2 687.45)
ved vicekonsulsstationerne	„	530.60	(„	736.95)
heraf tilfaldt konsulskassen	„	2 200.27	(„	3 055.98)
Ialt tilfaldt konsulskassen	„	11 441.35	(„	15.890.77)

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 543.24 (pes. 603.60), i svenske sager kr. 95.04 (pes. 105.60).

Almindelig oversigt.

De i aaret 1899 ankomne 305 norske skibe var fordelt saaledes som følger for distriktets havne:

Bilbao . . .	209	dampskibe	dr. 161 589	tons	og 4	seilskibe	dr. 289	tons
Coruña . . .	5	—	3 522	„	—	—	—	„
Ferrol . . .	—	—	—	„	1	—	353	„
Gijon . . .	2	—	607	„	1	—	69	„
Pasajes . . .	28	—	17 419	„	—	—	—	„
Santander . .	43	—	32 019	„	—	—	—	„
Vigo . . .	12	—	7 297	„	—	—	—	„

Ialt	299	dampskibe	dr. 222 453	tons	og 6	seilskibe	dr. 711	tons
imod i aaret								
1898 . .	281	—	181 283	„	4	—	988	„
imod i aaret								
1897 . .	247	—	148 634	„	11	—	2 746	„

Den norske skibsfart paa Nordspanien var i det sidstforløbne aar betydelig større end nogensinde tidligere; foranstaaende opgave udviser saaledes for aaret 1899, sammenlignet med aaret 1898, en forøgelse af 20 fartøier drægtige 40 893 tons.

Denne tilvekst skyldes næsten udelukkende en udvidet deltagelse i transporten af jernmalm, hvilket vil fremgaa af følgende oversigt:

Med 179 norske dampskibe afskibedes fra Bilbao over 300 000 tons malm imod 163 fartøier og 260 000 tons malm i aaret 1898.

I Santander erholdt 24 norske dampskibe saadan ladning (ialt ca. 46 000 tons), imod 8 skibe aaret forud.

Skibe tilhørende den statsunderstøttede norsk-spanske dampskibslinie anløb i aaret 1899 paa reise fra Norge Bilbao 15 gange, Santander 14 gange, La Coruña 2 gange og Vigo 11 gange, ialt 42 anløb, imod 43 anløb i 1898 og 45 i 1897.

Foruden „liniens“ bragte 21 andre norske fartøier fiskeprodukter, hovedsagelig klipfisk og rogn, fra Norge, nemlig 15 til Bilbao, 5 til Santander og 1 til Vigo; fra Island ankom til Bilbao med samme slags varer 1 norsk dampskib og 3 norske seilskibe, altsaa ialt 25 fartøier, imod 29 i aaret 1898.

Med træmasse ankom i aaret 1899 til Pasajes fra Kristianiafjorden 15 norske dampskibe og fra Göteborg 5 do.; til Bilbao fra Kristianiafjorden 9 do. og fra Göteborg 8 do., ialt 37, imod 29 i aaret 1898.

Med stenkul ankom fra England til Bilbao 16 norske dampskibe, imod 15 i aaret 1898.

I vintraden mellem Pasajes og Frankrige foretog 1 norsk dampskib af ca. 300 registrertons drægtighed 5 reiser imod 19 reiser i 1898.

I den betydelige trælastimport fra Sverige og Finland var det norske flag ogsaa i aaret 1899 saagodtsom urepræsenteret, idet denne vare fremdeles for den største del ankom i spanske og engelske dampskibe.

Fragter. Der noteredes i aarets løb følgende fragter for norske og svenske skibe i farten paa Nordspanien.

1. For ankomne skibe.

Klipfisk fra Norge: Løs frc. 1.15 pr. 50 kg.; i bundter frc. 1.40 pr. bundt.

Rogn fra Norge frcs. 3.50 à frcs. 4.00 pr. tønne.

Træmasse fra Norge og Göteborg til Bilbao og Pasajes frcs. 18.00 pr. ton.

Træløst fra Norge til Bilbao frcs. 36.00 à frcs. 42.00 og fra Sundsvall til Bilbao frcs. 53.00 pr. Ptbg. standard.*)

Jern fra Göteborg til Bilbao frcs. 12.00 à frcs. 14.00 pr. ton.

Stenkul fra Newcastle til Bilbao 3 sh. 9 d à 5 sh. og fra Newport 4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d pr. ton.

2. For afgaaede skibe.

Jernmalm pr. ton fra Bilbao til: Middlesborough 5 sh. 6 d à 7 sh. 10½ d, Stockton 6 sh. à 7 sh. 6 d, West Hartlepool 5 sh. 7½ d à 7 sh. 3 d, Tyne 5 sh. 9 d à 7 sh., Boness 5 sh. 6 d à 7 sh. 7½ d, Grangemouth 6 sh. 3 d, Newport og Cardiff 4 sh. 10½ d à 6 sh 3 d, Swansea 5 sh. 9 d, Barrow 6 sh. 9 d à 7 sh., Maryport 7 sh. à 7 sh. 1½ d, Glasgow 6 sh. 6 d à 7 sh. 10½ d, Rotterdam 6 sh. à 6 sh. 3 d, Terneuzen 6 sh. 6 d, Antwerpen 7 sh. 10½ d, Dunkerque 6 sh. 7½ d à 6 sh. 9 d.

Fra Santander til Nordengland, Skotland og Rotterdam varierede jernmalmfrakterne i aarets løb fra 5 sh. 6 d til 7 sh. 6 d pr. ton.

Rujern fra Bilbao til Rouen 9 sh. pr. ton.

Vin fra Pasajes til Rouen frcs. 14.00 à frcs. 17.00 pr. 1 000 liter.

Jernmalm- og stenkulfrakterne var gennemgaaende høiere end i aaret 1898, og totalbeløbet af de beregnede bruttofrakter for ankomne og afgaaede norske skibe var 657 000 kroner større i aaret 1899 end i det nærmest foregaaende aar.

Paa- og afmønstringer. For norske fartøier paamønstreredes i Bilbao 4 og i Santander 4 mand (hvoraf 4 nordmænd) og afmønstreredes i Bilbao 22 og i Santander 4 mand (hvoraf 16 nordmænd og 3 svensker). For svensk fartøi paamønstreredes 1 mand (svensk).

Af rømning anmeldtes 4 tilfælde, hvoraf 1 fra norsk og 3 fra svenske skibe. Blandt de rømte var hverken nordmænd eller svensker.

Sundhedstilstanden inden distriktet var i det hele taget tilfredsstillende.

Hvad specielt angaar Bilbao, Nordspaniens fornemste havn, skal følgende anføres.

For spanske og engelske skibe noteredes fra Sverige til Bilbao pes. 57.50 samt frcs. 40.00 à frcs. 53.00 og fra Finland til Bilbao pes. 57.50 samt frcs. 46.00 à frcs. 49.00.

Til havnens forbedring anvendtes i budgetaaret 1898—1899 over 5 200 000 pesetas, hvoraf det meste medgik til fortsættelsen af moloerne ved Santurce og Algorta, som beskytter den ydre havn, og som ved budgetaarets ende havde opnaaet en længde af henholdsvis 820 og 755 meter. (Deres projekterede længder er henholdsvis 1 450 og 1 100 meter.)

Efterhaanden som havnen er bleven forbedret, er skibsfarten paa Bilbao tiltaget, og navnlig er fartøiernes drægtighed bleven større; omfanget af den totale skibsfartsbevægelse i aaret 1899 fremgaar af følgende tabel:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske . . .	6	649	1 630	1 502 889	1 636	1 503 538
Spanske . . .	488	15 806	1 599	1 042 878	2 087	1 058 684
Norske . . .	4	289	209	161 589	213	161 878
Franske . . .	—	—	179	95 626	179	95 626
Tyske . . .	—	—	92	82 452	92	82 452
Belgiske . . .	—	—	60	60 106	60	60 106
Hollandske . . .	—	—	46	47 729	46	47 729
Svenske . . .	—	—	40	36 850	40	36 850
Danske . . .	6	554	10	9 000	16	9 554
Italienske . . .	—	—	5	5 343	5	5 343
Østerrigske . .	—	—	2	3 118	2	3 118
Græske . . .	—	—	1	858	1	858
Tilsammen	504	17 298	3 873	3 048 438	4 377	3 065 736

Sammenlignet med det nærmest foregaaende aar udviser denne tabel en stigning af 372 skibe og 713 000 tons. Af denne tilvekst falder 18 skibe og 24 585 tons paa det norske flag, som har bibeholdt sin i 1898 vundne plads som no. 3 i rækken af samtlige de nationers fartøier, som besøger Bilbao.

Det fortjener forøvrigt særlig at bemærkes, at medens den engelske skibsfart fra 1 601 fartøier og 1 381 897 tons i 1898 kun er steget til 1 636 fartøier og 1 503 538 tons i 1899, tiltog den spanske skibsfart fra 1 764 fartøier og 494 877 tons i 1898 til 2 087 fartøier og 1 058 684 tons i 1899. Grunden til denne overordentlig store stigning, der synes at indebære en trussel med distanceren af det engelske flag i Bilbaostraden, er den, at der for bilbainsk regning i aaret 1899 er bleven anskaffet, hovedsagelig i England, 61 dampskibe af over 130 000 tons drægtighed.

Ifølge de af det spanske marineministerium i indeværende aar offentliggjorte statistiske data over koffardiflaaden bestod samme den 1ste januar 1900 (forsaaavdt angaar fartøier af over 50 tons drægtighed) af 460 dampskibe drægtige 545 043 tons, hvoraf 173 drægtige 296 275 tons var hjemmehørende i Bilbao, og 70 drægtige 125 259 tons i Barcelona, der er no. 2 i rækken af spanske skibsrederbyer. Bilbaos dampskibstonnage er saaledes allerede større end hele Sveriges, der ifølge den officielle statistik for aaret 1898 androg til 266 000 tons. De fornemste af Bilbaos redere, d'herrer Aznar, disponerer

allerede over 72 skibe af ca. 130 000 tons drægtighed, og i indeværende aar fortsættes i stor udstrækning dannelsen af aktieselskaber til indkøb af dampskibe

I nær sammenhæng med Bilbaos dampskibsflaades tilvekst staar ogsaa stiftelsen af et sjøassurance- og bankfirma, „Aurora“, med en kapital af 20 millioner pesetas samt af et selskab til anlæg af nye tørdokker og reparationsværksteder i Sestao pr. Portugalete, hvilket selskab raader over en kapital af 12 millioner pesetas.

Det Hamburg—Sydamerikanske Dampskibsselskab etablerede sidste høst en direkte dampskibsforbindelse mellem Bilbao og La Plata-staterne med maa-nedlig afgang fra Bilbao.

Senere har det store spanske dampskibsselskab „Compañia Transatlantica“ ogsaa begyndt at lade sine skibe en gang maanedlig anløbe Bilbao saavel paa reise til Havana og Vera Cruz som i ruten paa de Canariske øer, Brasilien, La Plata og Chile.

Endvidere har herværende skibsredere sat sig i bevægelse for at faa istandbragt en hurtig dampskibsforbindelse mellem Bilbao og Southampton og har i den anledning dels anmodet de spanske jernbaneselskaber om at reducere sine fragtsatser for gods, der er bestemt til at sendes ad den nævnte vei, og dels andraget den spanske regering om en aarlig subvention af 200 000 pesetas, bl. a. som godtgjørelse for befordring af posten.

Fra mai 1900 af er et nyt havnereglement for Bilbao provisorisk traadt i kraft under forbehold af vedkommende centralmyndigheds approbation. Det indeholder bl. a. en ny lodsafgiftstarif, hvorom konsulatet har afgivet speciel indberetning til det kongelige departement for det indre.

Da konsulatet har faaet forespørgsler om havneforholdene i den mellem Bilbao og Santander beliggende by Castro-Urdiales, hvorfra i den senere tid en betydelig udførsel af jernmalm finder sted, skal jeg desangaaende oplyse følgende:

Kun grundtgaaende fartøier af indtil ca. 500 tons drægtighed kan komme ind i den egentlige havn, hvorfor indlastningen af malm for større skibes vedkommende foregaar i den aabne Vizcayabugt fra lastepierer, som de forskellige grubeelskaber har ladet opføre; der er angivelig blevet gjort alt muligt fra grubeeiernes side, for at skibene kan blive lastede i den kortest mulige tid, og som følge heraf skal omtrent 2 000 tons kunne indtages i mindre end ti arbejdstimer.

Da stedet er udsat for storm og sjø fra nord og nordvest, kan det imidlertid ikke betegnes som „en god og sikker havn“, og det er mig bekjendt, at navnlig i vintertiden fartøier, som ventede paa ladning, har maattet stikke tilsjøs flere gange for at undgaa havarier.

Ikke destomindre besøges nu Castro-Urdiales jevnlig af et stort antal baade spanske og udenlandske, navnlig engelske, skibe, og i den blidere aars-tid synes der heller ikke at være nogen synderlig risiko forbunden dermed.

II. *Handelen.*

Klipfisk.

Nedenstaaende tabel udviser den udstrækning, i hvilken de forskellige sorter klipfisk importeredes til distriktets havne i aaret 1899.

	Bilbao.	Coruña.	Pasajes.	San Se- bastian.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	7 891 400	127 800	—	—
Fransk	1 056 500	—	4 400 600	—
Islandsk	1 215 600	—	—	—
Færøisk	618 900	—	—	—
Skotsk	248 400	11 700	21 900	61 000
Ialt	11 030 800	139 500	4 422 500	61 000

	Santander.	Vigo.	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	2 082 000	739 200	10 840 400*)
Fransk	—	—	5 457 100
Islandsk	17 700	—	1 233 300
Færøisk	—	—	618 900
Skotsk	218 700	—	561 700
Ialt	2 318 400	739 200	18 711 400

imod i aaret 1898 . 17 895 400 kg. (hvoraf norsk fisk 11 764 300 kg.) og
 „ - — 1897 . 22 336 620 „ („ „ do. 14 927 530 „).

Udtrykt i procenter var forholdet følgende:

	1897.	1898.	1899.
Norsk klipfisk	66.83	65.74	57.94
Fransk do.	17.29	18.12	29.16
Islandsk og Færøisk do.	12.26	12.80	9.90
Skotsk do.	2.88	3.34	3.00
Newfoundlandsk do.	0.74	—	—

Af klipfisk i bundter, bestemt for Spaniens indland, ankom fra Norge:

	1897.	1898.	1899.
Via Bilbao	kg. 69 350	20 450	55 500
„ Santander	„ 972 350	216 900	55 000

*) Heri er indbefattet fisk i bundter, bestemt til det indre af Spanien.

Den norske fisk ankom udelukkende under norsk flag.

Saaledes som det fremgaar af ovenstaaende opgaver, indførtes i aaret 1899 til Nordspanien næsten 1 million kg. norsk fisk mindre end i aaret 1898 og over 4 millioner kg. mindre end i aaret 1897. Den i 1899 stedfundne nedgang rammede Bilbao, Santander og Coruña, medens importen til Vigo tiltog noget.

Foruden af norsk aftog importen af islandsk, færøisk og skotsk fisk, hvorimod der ankom over 2 millioner kg. fransk fisk mere end i aaret 1898. Paa grund af sin relative prisbillighed har denne sidste vare havt lettere end ellers for at konkurrere med den norske fisk, hvis prisnoteringer formedelst de norske fiskeriers ringe udbytte gjennemgaaende har maattet blive høie. Angivelig har den franske fisk særlig været til fortrængsel for salg af brosme, lange og sei. Det anføres ligeledes, at da den franske fisk spredtes fra Bilbao og Pasajes over en stor del af landet, vil dette produkt, ifald konkurrancen fortsættes i nogle aar i samme udstrækning som ifjor, efterhaanden blive saa kjendt, at den norske vare af den grund vil have vanskeligt for at gjenvinde sin gamle plads, selv om et rigere udbytte af Norges torskefiskerier senere skulde gjøre det muligt atter at nedsætte prisen paa den norske vare.

Klipfiskmarkedet i Bilbao erholdt sin første tilførsel af norsk nyfisk den 20de mai. Prisen sattes da til 56 pesetas pr. qq. for 1ste sort, og denne notering vedblev indtil medio juli, fra hvilket tidspunkt af prisen successive faldt indtil midten af august, da den nominelt var nede i 50 pesetas; fra slutningen af samme maaned til medio september steg den imidlertid atter til 56 à 56 50 pesetas, som derefter noteredes indtil aarets udgang.

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.

R o g n.

Indførselen heraf har været som følger:

Fra	Til Bilbao.	Til Coruña.	Til Gijon	Til Santander.	Til Vigo.	Til- sammen.
	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.
Norge	3 898	7*)	1 600	5 923	797	12 225
Island	350	—	—	—	—	350
Tilsammen	4 248	7	1 600	5 923	797	12 575

Angaaende rognmarkedet har vicekonsul Tonning i Santander meddelt følgende oplysninger:

„Til Santander importeredes i forrige aar det største kvantum, som nogensinde har været tilført stedet.

*) Ankom via Belgien, men er sandsynligvis af norsk oprindelse.

Sardinifisket var for Santanders og hele denne provins's vedkommende ret misligt og som følge deraf rognforbruget heller ikke ret stort. Naar der saaledes ved aarets udgang kun fandtes en beholdning af ca. 1 000 tønder, skyldes dette den gode afsætning, varen fandt saavel i Asturien som i Galiciën, i hvilken provins der først i det sidste aar har været anvendt rogn af nogen betydning til sardinfiske.

Ved aarets begyndelse noteredes prisen 60 pesetas pr. tønde for 1ste sort, men den gik i mai maaned ned i 55 pesetas, hvilken pris holdt sig til august, hvorefter en successiv stigning fandt sted, og der noteredes i oktober 75 pesetas, hvilken pris holdt sig resten af aaret."

Tran.

Af norsk tran ankom direkte til Bilbao 66 tønder, til Santander 55 tønder og til Vigo 1 tønde. Desuden indførtes til Bilbao fra Frankrige 74 tønder, fra Skotland 35 tønder og fra Tyskland 87 tønder, samt til Coruña fra Tyskland 25 tønder. En stor del heraf var sandsynligvis ogsaa norsk produkt.

Is.

Importen heraf indskrænkede sig til én ladning (200 tons), der ankom fra Kristiania til Bilbao. Saavel i Bilbao som paa andre steder i Nordspanien benyttes nu næsten udelukkende kunstig is.

Trælast.

Importen i 1899 opgives at have udgjort i kubikmeter:

Til	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Nord- Amerika.	Fra Frank- rige.	Fra Tysk- land.	Ialt.
Bilbao .	2 000	34 500	17 400	4 400	9 300	—	67 600
Coruña	—	3 100	500	1 700	—	—	5 300
Ferrol . . .	—	500	—	—	—	—	500
San Sebastian	—	1 300	—	—	—	—	1 300
Santander . .	—	21 000	6 300	800	—	—	28 100
Vigo	—	600	—	—	—	—	600
Tilsammen	2 000	61 000	24 200	6 900	9 300	—	103 400
imod i aaret							
1898 . . .	700	38 500	15 200	6 700	8 100	1 600	70 800
imod i aaret							
1897 . . .	3 000	67 700	15 300	7 400	23 200	—	116 600

Det fortjener at fremhæves, at den finske trælast stadig vinder terræn

og nu udgjør 23 pct. af totalimporten til Nordspanien, imod 21 pct. i aaret 1898, 13 pct. i aaret 1897 og 8 pct. i 1896.

Træmasse.

Heraf importeredes:

Fra	Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til Vigo. Tons.	Til- sammen. Tons.
Norge	1 465	5 019	—	6 484
Sverige	2 235	4 986	71	7 292
Belgien	514	1 343	—	1 857
Holland	1 020	16	—	1 036
Tyskland	302	787	—	1 089
Andre lande . .	17	205	—	222
Ialt	5 553	12 356	71	17 980
imod i aaret 1898	4 221	10 620	22	14 863 og
„ - — 1897 ialt				17 752

Heraf fremgaar, at i det nu forløbne aar har træmasseimporten til Nordspanien gjenvundet den stilling, den indtog før krigen med Nordamerika. Hvad specielt importen fra Norge og Sverige betræffer, oversteg den i aaret 1899 betydelig det foregaaende aars, idet der ankom direkte over 13 700 tons, imod ca. 10 400 tons i 1898, 12 400 tons i 1897 og 8 900 tons i 1896, og endel af den fra Belgien og Holland indførte træmasse maa ogsaa antages at være af norsk eller svensk oprindelse.

Jern og staal.

Importen opgives at have udgjort:

Fra	Til Bilbao. Tons.	Til Coruña. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til San Sebastian. Tons.	Til Santander. Tons.	Til- sam- men. Tons.
Sverige	50	—	—	—	—	50
Belgien	1 930	68	150	—	41	2 189
England	3 538	55	55	15	420	4 083
Frankrige	309	10	16	—	16	351
Holland	309	—	—	—	—	309
Tyskland	319	7	24	—	8	358
Tilsammen	6 455	140	245	15	485	7 340
imod i aaret 1898 ialt						5 290

Hesteskøsm.

Heraf indførtes direkte fra Norge til Bilbao 5 230 kg. og til Pasajes 12 375 kg. eller ialt 17 605 kg.

	imod	8 500 kg.	i 1898
	"	26 608 "	- 1897
	"	50 400 "	- 1896
	"	78 500 "	- 1895
og	"	88 189 "	- 1894

Af disse opgaver fremgaar, at norske søm i de senere aar er blevne importerede i stadigt aftagende mængde; i det for importhandelen exceptionelt ugunstige krigsaar 1898 var kvantummet endog saa mindre end i 1899.

Vistnok er i det samme tidsrum ogsaa endel søm fra Norge ankommet indirekte, navnlig via Belgien og Tyskland*); men dels er det overmaade vanskeligt med nogenlunde nøiagtighed at angive, hvormeget af det over de nævnte lande importerede kvantum falder paa Norge, og dels turde den indirekte forsendelse netop i de sidste aar have tabt betydeligt i omfang, efterhaanden som de direkte dampskibsforbindelser mellem Norge og Nordspanien er blevne udviklede ved oprettelsen af den statsunderstøttede norskspanske dampskibslinie og ved de firmaet Fearnley & Eger i Kristiania tilhørende dampskibes hyppige anløb af Bilbao og Pasajes.

Spaniens store behov af søm til at beslaa dyr tilfredsstilles nu saagodtsom udelukkende af den hersteds i aaret 1891 anlagte sømfabrik. I konsulatets aarsberetninger for 1894 og følgende aar er der udførlig blevet gjort rede for de forhold, som har bevirket, at denne fabriks produkter har kunnet komme til at beherske markedet og saagodtsom fortrænge søm af udenlandsk tilvirkning.

Disse omstændigheder er i korthed følgende:

1. Bilbaofabrikens produkt kan paa grund af billigere arbejdsmetoder sælges til lavere pris end det udenlandske og foretrækkes derhos i regelen for dette formedelst sit udseende (Nilssons patent); og

2. Den udenlandske søms afsætning vanskeliggjøres paa grund af tolden (15 pesetas pr. 100 kg.) og de høje vekselkurser.

Sømfabriken i Bilbao er nu den eneste i sit slags i Spanien. Fabriken og det i forbindelse dermed drevne valseværk sysselsætter for nærværende ca. 200 personer og producerer omtrent 6 000 kg. søm pr. dag.

I den senere tid er der angivelig indtraadt en ikke ubetydelig stigning i priserne paa dens produkter, hvortil grunden vistnok hovedsagelig maa søges i en som følge af den altid stigende arbejdsløn og de høiere priser paa rujern.

*) For aaret 1899 opgives importen fra Sverige til 700 kg. og fra „andre lande“ til 69 000 kg.

og især paa kul stedfunden forøgelse i produktionsomkostningerne, og skuldeprisforskjellen mellem norsk og spansk søm, hvad der er grund til at tro, blive yderligere udjævnet, bl. a. ved bedre kursforhold, anser jeg det ikke for umuligt, at den norske søm atter kan vinde indpas paa det spanske marked.

Jernmalm.

Produktionen af jernmalm i hele Spanien beløb sig i aaret 1899 til 9 234 300 tons, hvoraf 6 146 500 tons kommer paa provinsen Vizcaya. Efter Vizcaya følger provinsen Santander med en produktion af 1 285 400 tons, Murcia med 670 200 tons, Almeria med 538 600 tons og Sevilla med 319 400 tons. Produktionen i Oviedo, Granada, Malaga, Navarra, Guipuzcoa, Jaen og Huelva varierer mellem 60 000 og 20 000 tons.

Sammenlignet med aaret 1898 var der en forøgelse i produktionen af over 2 millioner tons (eller ca. 28 pct.), hvoraf mere end halvparten falder paa Vizcaya.

De største producenter i landet var Bilbao-firmaerne Orconera, Martinez Rivas og Franco-Belga, der henholdsvis producerede 1 018 900 tons, 804 000 tons og 615 200 tons.

Udførselen af jernmalm fra Spanien i 1899 udgjorde 8 613 000 tons, hvilket ligeledes er over 2 millioner tons mere end i 1898.

Fra Bilbaos havn exporteredes i 1899 følgende kvanta jernmalm:

Til Storbritannien	3 954 000 tons
„ Holland (hovedsagelig i transit for Tyskland)	902 000 „
„ Frankrige	272 000 „
„ Belgien	209 000 „
„ Tyskland	43 000 „
„ Nordamerikas forenede stater	74 000 „
Tilsammen	5 454 000 tons
mod i aaret 1898	4 372 000 „

Ifølge indberetning fra vicekonsul Tønning i Santander exporteredes derfra ca. 670 000 tons malm, hovedsagelig til nordengelske og skotske havne samt Rotterdam, og der er god udsigt til, at exporten suksessivt vil tiltage, idet i den senere tid flere større aktieselskaber er blevne dannede til udnyttelse af nylig fundne leier og til udvidet drift af de ældre gruber.

Prisnoteringerne pr. engelsk ton f. o. b. Bilbao var i aaret 1899:

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
Januar	10 sh. à 10 sh. 6 d	9 sh. 6 d à 10 sh.	7 sh. à 8 sh. 9 d
April .	11 sh. à 11 sh. 6 d	9 sh. 6 d à 10 sh.	9 sh. 6 d à 10 sh.
Juli .	11 sh. à 11 sh. 6 d	9 sh. 6 d à 10 sh.	10 sh. à 11 sh. 6 d
Oktober	12 sh. à 12 sh. 6 d	10 sh. à 11 sh.	10 sh. à 11 sh. 6 d

	Rubio inferior.	Røstet carbonat.
Januar	6 sh. 9 d à 8 sh.	9 sh. 6 d à 10 sh.
April	6 sh. 9 d à 8 sh.	9 sh. 6 d à 10 sh.
Juli	9 sh. 4 d à 10 sh.	10 sh. à 10 sh. 6 d.
Oktober	9 sh. 6 d à 10 sh. 6 d	11 sh. à 12 sh. 6 d

I Vizcaya forbrugtes 459 600 tons jernmalm. Deraf anvendte fabriken „La Vizcaya“ 219 600 tons, „Altos Hornos“ 146 800 tons og fabriken „San Francisco del Desierto“ 83 000 tons.

Staal og jern.

Af staal og jern produceredes i hele Spanien 68 300 tons Bessemer, 54 700 tons Siemens, samt 240 100 tons forarbejdet jern og staal. Heraf kommer paa fabrikerne „Altos Hornos“ og „La Vizcaya“ henholdsvis 46 400 og 21 000 tons Bessemer, 8 000 og 20 200 tons Siemens, samt 60 600 og 49 100 tons forarbejdet jern og staal.

Rujernsproduktionen gik op til 295 800 tons (hvilket er 34 000 tons mere end i 1898). Heraf producerede fabrikerne „La Vizcaya“ 104 000, „Altos Hornos“ 75 400 og „San Francisco del Desierto“ 41 400 tons. De tre fabrikker i provinsen Asturien producerede tilsammen 55 700 tons. Der udførtes i 1899 40 600 tons, fordelt paa følgende lande: Tyskland 10 100, Italien 10 000, Frankrige 7 300, Holland 5 600, Storbritannien 4 600 og Belgien 3 000 tons.

Stenkul.

Stenkulsproduktionen i hele Spanien udgjorde i aaret 1899 ca. 2 740 000 tons, imod 2 467 000 tons i aaret 1898. I provinsen Oviedo (Asturien) udvandt man ca. 1 600 000 tons, imod 1 540 000 tons i 1898. Spaniens forbrug af kul og cokes androg i 1899 til 4 610 000 tons. Indførselen beløb sig til 1 875 000 tons og udførselen til 8 000 tons.

Til Bilbao ankom:

Fra Storbritannien	ca. 515 700 tons
„ Tyskland	„ 700 „
„ Asturien	„ 131 600 „
„ Palencia og Leon	„ 107 000 „

Ialt ca. 755 000 tons.

Vinhøsten

i Navarra (Rioja), Palencia, Burgos og Valladolid var i kvantitativ henseende mindre vellykket end ellers i landet, hvorimod vinens kvalitet i det hele taget ansees for at være god. Priserne er noget høiere end tidligere.

Via Bilbao exporteredes i aaret 1899 ialt 3 627 000 liter, mod 3 937 000 liter aaret forud.

Vekselkurserne.

Ved aarets begyndelse betaltes 129. à 130 pesetas for 100 francs; men, udover vaaren faldt kursen, og i april og mai noteredes gennemsnitlig 118 à 119 pesetas; i juni—september varierede kursen fra 121 pesetas 75 c. til 124 pesetas 75 c. og i oktober—december fra 124 pesetas 80 c. til 127 pesetas 90 c.

Omend kursen saaledes ikke undergik saa voldsomme fluktuationer som i krigsaaret 1898, var disse dog fremdeles store nok til i mange tilfælde at virke generende paa forretningslivet, navnlig importhandelen.

Bilbao.

Skrivelse fra konsulatet i Bilbao til indredepartementet af 25de mai 1900.

Herved har jeg den ære at indberette, at fra indeværende maaned af er et nyt havnereglement for Bilbao provisorisk traadt i kraft, under forbehold af vedkommende centralmyndigheds approbation.

Dette reglement indeholder bl. a. følgende nye regler for erlæggelse af lodsafgift:

De hidtil afkrævede gebyrer til overlodsens (pes. 9.20) samt (for seilskibes vedkommende) for underretning om vandstanden paa baren (pes. 6.25) er bortfaldt; ligeledes er bestemmelsen om dobbelt afgift for lodsernes nattjeneste ophævet.

Den egentlige lodsafgift, ved hvis beregning tidligere udelukkende fartøjerne dybgaaende lagdes til grund, skal herefter beregnes dels efter skibenes dybgaaende og dels efter deres bruttodrægtighed, saaledes som følgende tabel udviser:

Fra sjøen til floden Cadaguan udløb (Luchana) og vice-versa*).

For skibe af indtil 1 000 tons bruttodrægtighed pes. 3.00 pr. 30 centimeters**) dybgaaende.

*) Floden Nervion, der danner Bilbaos havn, er inddelt i 4 sektioner, hvoraf den 1ste strækker sig fra kaierne i selve byen til universitetet i Deusto; den 2den fra Deusto til den saakaldte Vuelta de Elorrieta; den 3die fra Elorrieta til Axpe og den 4de fra Axpe til sjøen. Cadagua falder ud i Nervion straks nedenfor Elorrieta, altsaa i 3die sektion. Fartøier, som er bestemte til steder, der ligger inden 1ste eller 2den sektionens omraade, maa skifte lods i Axpe.

**) 1 engelsk fod ansees for at svare til 30 centimeter.

For skibe fra 1 000 til 2 000 tons bruttodrægtighed pes. 4.50 pr. 30 centimeters dybgaaende.

For skibe over 2 000 tons bruttodrægtighed pes. 5.00 pr. 30 centimeters dybgaaende.

Mellem Axpe og Bilbao:

	Inden 1 sek- tion.	Inden 2 sek- tioner.	Inden 3 sek- tioner.
For skibe af indtil 1 000 tons bruttodrægtighed pes.	5.00	pes. 8.00	pes. 10.00
" — " fra 1 000 til 2 000 tons do.	" 10.00	" 18.00	" 25.00
" — " over 2 000 " do.	" 15.00	" 28.00	" 35.00

Alle udenlandske skibe er forpligtede til at benytte lods undtagen paa strækningen fra den ydre havn til sjøen for udgaaende. Hvis lods bestilles, men ikke benyttes, erlægges halv afgift.

I fortøinings- eller moringsafgift skal for ethvert skib, som kommer ind i havnen, betales følgende afgift:

For skibe af indtil 250 tons bruttodrægtighed	2 pesetas
" — " fra 250 til 500 tons do.	3 "
" — " " 500 " 1 000 " do.	6 "
" — " " 1 000 " 2 000 " do.	12 "
" — over 2 000 " do.	17 "

Denne afgift erlægges kun én gang under fartøiets ophold i havnen, selv om assistance ydes flere gange; men for skibe, som benytter tørdokken, erlægges dog desuden det dobbelte beløb af, hvad lodspengene inde i havnen andrager til.

Til hjælp ved fortøining i bøjterne ved Benedictamoloen samt ved told- og sundhedsvæsenets betjentes ombordstigning skal skibe nedenfor Axpe benytte de saakaldte „lanchas de lemanage“ mod følgende betaling for strækningen indtil Benedictamoloen:

For baade med 7 mands besætning	20 pesetas,
" — " 3 " —	10 "

For tjeneste om natten, der, uden hensyn til aarstiden, regnes fra kl. 9 aften til kl. 6 morgen, betales henholdsvis 30 og 15 pesetas. Skibe af mindre end 500 tons drægtighed er ikke forpligtede til at benytte de heromhandlede baade og ovenfor Axpe heller ikke fartøier af større drægtighed; benyttes baadene alligevel paa denne strækning, erlægges betaling herfor efter overenskomst.

Gibraltar.

Aarsberetning for 1899 fra konsul George A. Prescott,

dateret 26de marts 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande til Gibraltar med ladning 25 dr. 11 109 tons, deraf dampskibe 21 dr. 9 782 tons; samtlige afgik i ballast, et dr. 440 tons til Norge, 24 dr. 10 669 tons til fremmede lande. Bruttofragter for ankomne skibe £ 7 094. 3. 8. For ordre eller reparation ankom 27 norske skibe dr. 9 744 tons.

Af svenske skibe ankom 2 dr. 1 328 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 705.42, af svenske kr. 84.32, tilsammen kr. 789.74. Expeditionsafgifter af norske skibe kr. 548.25, af svenske kr. 3.75, tilsammen kr. 552.00.

Den norske skibsfart. Seilskibe. 2 seilskibe dr. 854 tons medbringende 431 standards tømmer og planker ankom fra Canada og udlossede sine ladninger her i havnen. Bruttofragten udgjorde £ 977. 12. 6 efter en rate af 47 sh. 6 d pr. standard fra Saint Thomas og 45 sh. fra Grand Pavo inclusive de sedvanlige $\frac{2}{3}$ fragt for dækslast. To andre seilskibe dr. 473 tons ankom fra Liverpool og Cardiff med 746 tons kul. De af dem optjente bruttofragter var £ 391. 14. 0 efter 11 sh. pr. ton fra Cardiff og 10 sh. fra Liverpool. Det samlede antal af ankomne skibe med indgaaende ladning var saaledes 4 seilskibe dr. 1 327 tons. De afgik alle i ballast, og med undtagelse af et, der var bestemt til Fredrikstad, afgik de alle til fremmede havne. De af disse fartøier erlagte konsulatafgifter udgjorde kr. 84.26. Der har i det forløbne aar sammenlignet med 1898 været en nedgang i antallet af ankomne skibe af 4 dr. 1 122 tons.

Dampskibe. 19 dampskibe med en samlet drægtighed af 8 237 tons med 14 124 tons kul fra England og Wales udlossede sine ladninger og afgik herfra i ballast til spanske og portugisiske havne. Det af dem optjente fragtbælbudgjorde £5 524. 17. 2 efter rater varierende mellem 6 sh. 6 d og 8 sh. 9 d pr. ton. To dampskibe dr. 1 545 tons landsatte 100 stkr. kvæg hver for en fragt af hver £ 100. 0. 0 (fra Coruña) og afgik til spanske havne for at udlosse resten af sine ladninger. Det hele antal ankomne skibe med indgaaende ladning var saaledes 21 dampskibe dr. 9 782 tons, bruttofragterne £ 5 724. 17. 2 og konsulatafgifterne kr. 621.16. Skjønt der i det forløbne aar er samme antal ankomne skibe med kulladninger som i det næstforegaaende, er der dog en nedgang af 436 tons i deres tonnage og 723 tons i deres ladninger.

Af foregaaende opgave vil sees, at der ialt ankom med ladning 25 skibe dr. 11 109 tons, og at de optjente bruttofragter udgjorde £ 7 094. 3. 8. Ved en sammenligning med opgaverne for 1898 viser der sig at være en nedgang af 5 skibe dr. 969 tons og i fragt £ 709. 1. 8. Konsulatafgifterne er ligeledes gaaet ned med kr. 28.58, medens expeditionsafgifterne udviser en forøgelse af kr. 105.75. Konsulat- og expeditionsafgifter tilsammen udviser saaledes en forøgelse af kr. 77.17.

Ingen skibe ankom fra eller afgik til Norge med ladning.

For ordre ankom 11 dampskibe dr. 5 506 tons og 14 seilskibe dr. 2515 tons, altsaa tilsammen 25 skibe dr. 8 021 tons. Et dampskib dr. 1 205 tons og et seilskib dr. 518 tons anløb for reparation. Det samlede antal af skibe ankomne for ordre eller reparation ifjor var saaledes 27 dr. 9 744 tons, hvilket i sammenligning med 1898 udviser en nedgang af 3 dampskibe dr. 6 337 tons for ordre og en forøgelse af 1 seilskib dr. 1 095 tons. For reparation ankom det samme antal skibe med en nedgang i tonnage af 124 tons.

Det samlede antal af ankomne skibe til havnen i 1899 var saaledes:

118 dampskibe, der anløb for kul,	dr.	65 640 tons
6 seilskibe, " — " levnetsmidler, -	1 109 "	
11 dampskibe, " — " ordre, -	5 506 "	
14 seilskibe, " — " — -	2 515 "	
1 dampskib, " — " reparation, -	1 205 "	
1 seilskib, " — " — -	518 "	
21 dampskibe, " — " at losse, -	9 782 "	
4 seilskibe, " — " — -	1 327 tons.	

Altsaa 176 ankomne skibe	dr.	87 602 tons
mod i 1898 193 ankomne skibe	-	121 528 " ,

hvilket viser en nedgang fra forrige aar af 17 skibe dr. 33 926 tons.

Af samtlige nationers skibe ankom i 1899 til havnen 3 953 skibe dr. 4 331 849 tons, deraf:

Britiske	2 439	dr. 3 241 492 tons.	Italienske	61	dr. 67 383 tons.
Spanske	526	- 186 592 "	Svenske	45	- 36 705 "
Tyske	198	- 308 973 "	Østerrigsk-un-		
Norske	176	- 87 602 "	garske	45	- 55 125 "
Franske	138	- 108 210 "	Russiske	36	- 30 309 "
Hollandske	80	- 60 537 "	Græske	34	- 41 719 "
Danske	84	- 72 445 "	Belgiske	20	- 25 502 "
			Portugisiske	64	- 3 015 "

Ved sammenligning med opgaven over ankomne skibe i 1898 finder man en nedgang i forrige aar af 275 skibe og 234 663 tons. Nedgangen er at tilskrive den trykkede stemning i kornhandelen paa Sortehavshavnene.

Forbruget af kul og prisen derpaa. 2 247 dampskibe af forskellige nationaliteter har indtaget kul her, og 274 601 tons bunkerkul solgtes i aarets løb. Der var i det forløbne aar en nedgang af 858 i antallet af dampskibe, der anløb her for at indtage kul, og der solgtes 32 919 tons mindre end forrige aar. Nedgangen skyldes den omstændighed, at en stor del af de til Middelhavet ankommende skibe nu er af større drægtighed og kan indtage en større forsyning af bunkerkul, hvilket sætter dem istand til at afgaa direkte til bestemmelsesstedet, samt derhos den omstændighed, at Gibraltars betydning som et kommercielt entrepôt nu er i aftagende.

Priserne for almindelige Cardiffkul har i aarets løb varieret som følger: fra 1ste janr.—15de novbr. var prisen for dampskibe med skriftlig kontrakt 21 sh. 6 d og 22 sh. pr. ton, og den gjængse markedspris var 24 sh. pr.

ton. Fra 15de novbr. til 15de decbr. var kontraktsprisen forhøjet til 24 sh. og markedsprisen til 27 sh. Fra 15de decbr. til dato har kontraktsprisen været 29 sh. og markedsprisen 32 sh. **Prisstigningen** er at tilskrive den britiske regjerings store behov for kul som følge af krigen i Transvaal, hvilket har forhøjet værdien af kul i Wales.

Paa- og afmønstringer. I det forløbne aar er her paa konsulatet paamønstreret 1 nordmand, 3 svensker og 14 fremmede, ialt 18 sjømænd med 9 norske skibe samt 1 svenske med 1 svensk dampskib; 14 nordmænd, 1 svenske og 5 fremmede, ialt 20 sjømænd, afmønstredes fra 16 norske skibe og 4 svensker fra 2 svenske skibe; tilsammen 43 paa- og afmønstringer.

Rømning. 3 rømninger fra 2 norske skibe og 1 fra 1 svensk dampskib er i aarets løb anmeldt for konsulatet. Rømlingerne var alle fremmede.

Paa Gibraltars kolonialhospital indlagdes 8 norske sjømænd, hvoraf de 7 helbrededes og en døde.

Indførselen. Fra Norge har ingen indførsel fundet sted i det forløbne aar. Der er fremdeles ingen efterspørgsel efter klipfisk her paa markedet, idet man foretrækker islandsfisk, som er billigere; forbruget her er lokalt og derfor begrænset, da det er umuligt at exportere denne artikel over land til Spanien paa grund af hemmende toldbestemmelser for alle varer, der kommer over eller fra Gibraltar. 2 300 baller à 50 kg. eller 115 000 kg. islandsfisk, mest hyse, er blevet importeret over Liverpool og solgt til pes. 35 eller £ 1. l. 6 pr. balle. Denne indførsel tiltog ifjor med 920 baller eller 46 000 kg. mod foregaaende aar. De vigtigste importører er Messrs. E. Castro ho., Hector Cavanna, Adolfo Gomez, B. Sacarello og R. & I. Alrines.

Udførselen. Syv ladninger korketræ er afskibet til Norge via Kjøbenhavn med danske dampskibe tilhørende „Det forenede Dampskibsselskab“ ingen med norske dampskibe. Den stipulerede fragt har været 55 sh. pr. ton af 13 à 14 baller. Antallet af udskibede baller og deres vegt var ifjor som følger:

Afskibet til Bergen . . .	15 baller til en vegt af	839 kg.
— - Stavanger . . .	10 —,,—	530 -
— - Moss . . .	295 —,,—	16 335 -
— - Kristiania . . .	192 —,,—	10 603 -
— - Trondhjem . . .	25 —,,—	1 437 -

Ialt 437 baller til en vegt af 29 744 kg.

hvilket viser en nedgang forrige aar af 112 baller og 4 154 kg. sammenlignet med udførselen i 1898. Der er kun to korkeexportfirmaer her, nemlig „Industria Corchera“ og hr. O. A. Conte.

Gibraltars havn. Den store handels- og kulmolo og tørdokkerne, der paabegyndtes i 1897, er fremdeles under arbeide, og naar de formodentlig om et par aar er færdige, vil der til alle tider af døgnet være adgang for skibe af hvilken som helst størrelse, som der kan lægge til i ganske smult vand for at indtage kul, udlosse sin ladning eller lign. Disse bekvemmeligheder

for dampskibe, der kræver rask expedition, og den store nedsættelse, der er foretaget i havneafgifterne, vil naturligvis trække mere tonnage til denne havn, der har en saa fordelagtig og bekvem beliggenhed.

Skibe, der løber ind i bugten ved nattetid, bør for at undgaa fare holde sig vel fri af de dobbelte røde og grønne lys, der er heist paa masterne af 3 fyrskibe eller blokskibe, der er forankret i kort afstand fra hverandre for at betegne, hvor den under opførelse værende molo befinder sig.

Hvis der under reisen skulde indtræffe sygdoms- eller ulykkestilfælde, og skibsføreren ønsker at landsætte en sjømand for at indlægge ham paa hospital, bør han umiddelbart efter skibets ankomst melde sagen for „the Pratique Officer“, som straks vil sende havnelægen ud for at tilse patienten, før skibet kan faa fri praktika. Undlader en skibsfører at efterkomme disse bestemmelser, vil han udsætte sig for en stor bod og for at blive holdt tilbage.

Skibe, der ankommer til havnen med petroleum, fyrverkerisager, krudt eller andre brændbare eller exploderende stoffe, har at heise et rødt flag paa formastetoppen og at ankre i den yderste nordende af bugten, klar af alle blokskibe og andre fartøier.

Dampskibe, der anløber her for bunkerkul, og som medfører fyrverkerisager eller krudt, kan indtage kul fra lægtene efter at have ankret ved den nordlige ende af bugten, og alle dampskibe med petroleum kan med havnekapteinens tilladelse lægge til ved blokskibenes side og indtage kul under tilsyn af en marinefunktionær.

Skibsførere kan faa sine kronometre kontrollerede ved havnekontoret; afgiften herfor er 5 sh.

Konsulatets adresse er fremdeles 1 Cloister Ramp, Irish Town Street i nærheden af landingsstedet, og kontortiden er den paa andre konsulater sædvanlige fra 10—3.

Telegrafadressen er „Tabellion—Gibraltar“.

Indhold: **Adelaide** s. 397. — **Bilbao** s. 402 og s. 415. — **Hamburg** s. 357. — **Pointe à Pitre, Guadeloupe** s. 400. — **Gibraltar** s. 417.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 9.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Genua.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Axel Conradi, dateret 15de juni 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	22	11 410	48	50 959	70	62 369	-	-	4	2 070	4	2 070
Seilskibe	-	-	2	252	2	252	-	-	-	-	-	-
Sum	22	11 410	50	51 211	72	62 621	-	-	4	2 070	4	2 070
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	1	653	22	26 436	23	27 089	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	1	653	22	26 436	23	27 089	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier	23	12 063	72	77 647	95	89 710	-	-	4	2 070	4	2 070
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	65	58 024	65	58 024
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	140	1	140
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	66	58 164	66	58 164
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	23	27 089	23	27 089
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	23	27 089	23	27 089
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	-	-	-	-	-	-	89	85 253	89	85 253

Bruttofragter for til distriktet ankomne norske fartøier kr. 995 202.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 285.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb kun 1 norsk skib drægtigt 1 064 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 19 dr. 26 797 tons, til hovedstationen 14 dr. 19 952 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen lire 4 965.75. ved vicekonsulsstationerne lire 2 320.05; heraf tilfaldt konsulskassen lire 1 160.02. Af svenske skibe ved hovedstationen lire 1 759.80, ved vicekonsulsstationerne lire 491.00; heraf tilfaldt konsulskassen lire 245.50. Ialt tilfaldt konsulskassen lire 8 131.07.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager lire 420.25, i svenske sager lire 128.50, i andre sager lire 5.50.

Det ovenfor for norske skibe under bruttofragter opførte beløb udtrykker ikke samtlige optjente bruttofragter, idet deri ikke er medregnet 16 dampskibe dr. 16 842 tons, der er gaaet i maanedsbefragtning. Det samlede maanedlige fragtbetøb for disse dampskibe er opgivet til kr. 184 000. Af svenske dampskibe ankom 1 dr. 1 808 tons i maanedsbefragtning.

Under de i ballast afgaaende norske skibe er ogsaa opført et antal af 15 dr. 8 818 tons, der er afgaaet med indehavende restladning til andre, mest italienske, havne uden hersteds at indtage ladning.

Der afmønstredes fra norske skibe 17, fra svenske 3 mand. Paa norske skibe paamønstredes 21, paa svenske 6 mand.

Af rømningstilfælde anmeldtes fra svenske skibe 2 mand.

De forenede rigers skibsfart paa hovedstationen Genua viser for sidste tiarsperiode følgende tal:

Aar.	Norske skibe.		Svenske skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1899 . . .	72	62 621	14	19 952

Hvad specielt dampskibsfarten angaar, opviser denne følgende tal:

	1890.		1891.		1892.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	90	61 484	82	67 162	81	52 281
Svenske	13	11 134	1	350	6	3 507

	1893.		1894.		1895.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	82	76 797	87	77 618	96	83 524
Svenske	4	3 552	1	797	2	1 844

	1896.		1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	61	55 423	71	59 964	86	76 857
Svenske	2	2 696	4	5 334	12	15 418

	1899.	
	Antal.	Tons.
Norske	70	62 369
Svenske	13	19 549

Det frengaar heraf, at den svenske skibsfart paa hovedstationen fremdeles er i tiltagende, idet tonsdrægtigheden siden 1897 er forøget til næsten det firdobbelte. Derimod er tonsdrægtigheden for norske skibe endel mindre end i 1898, men større end i 1897 og 1896.

Nedgangen for de norske skibes vedkommende beror væsentlig paa, at disse har taget mindre del i kulfarten fra England end i 1898. Medens der nemlig i det sidstnævnte aar ankom med kul 51 norske dampskibe dr. 56 530 tons, var de tilsvarende tal for 1899 kun 39 dr. 45 072 tons. De borteblivende har antagelig fundet mere lønnende sysselsættelse paa andet hold.

Skibsfarten paa Savona, der for de forenede rigers vedkommende væsentlig beror paa importen af kul og tildels jern, er fremdeles i tiltagende. Der ankom til dette sted 23 norske og svenske dampskibe dr. 28 719 tons mod 20 dr. 21 202 tons i 1898.

Vor skibsfart paa Spezia var omtrent uforandret som i 1898.

Til vicekonsulsstationen San Remo ankom intet svensk eller norsk skib. Derimod besøgte havnen Oneglia, hvor intet vicekonsulat findes, af et norsk seilskib dr. 288 tons. Det er saaledes ikke fuldt korrekt, naar den i begyndelsen heraf staaende oversigt under rubriken „Konsulatdistriktet forøvrigt“ angiver 23 skibe dr. 27 089 tons, idet denne rubrik formentlig rettere burde hede „vicekonsulaterne“.

Det ene svenske seilskib dr. 403 tons, der ankom til Genua, kom fra Durban, Natal, med gammelt jern.

De 13 svenske dampskibe dr. 19 549 tons, der ankom til Genua, medførte alle kul fra engelske havne.

De til Genua ankomne 2 norske seilskibe dr. 252 tons ankom fra Labrador med klipfisk.

Af de til Genua ankomne 70 norske dampskibe dr. 62 369 tons medførte 39 dr. 45 072 tons fra engelske havne 83 563 tons kul, 1 152 tons cokes og 1 451 tons stykgods, væsentlig ildfast sten, 1 dr. 1 405 tons fra New York 2 600 tons tobak, bomuld og gammelt jern, 4 dr. 1 032 tons 827 000 kg. klipfisk fra Island, 1 dr. 1 634 tons 820 std. tømmer fra Mobile, 1 dr. 722 tons 1 600 kubikmeter trælast fra Fiume, 1 dr. 914 tons 550 tons hvede fra Bombay samt 1 dr. 180 tons 150 000 kg. klipfisk fra Labrador. De øvrige 22 dr. 11 410 tons ankom fra Norge medbringende 925 660 kg. stokfisk, 1 928 tdr. tran, 120 000 kg. træmasse, 491 650 kg. klipfisk, 80 tons hvalolie, 1 099 tons gammelt jern, 30 kasser øl og 1 000 kg. skind. Fra anløbssteder under reisen medførte derhos de sidstnævnte dampskibe: Fra Aarhus 400 tons gammelt jern og fra spanske havne ca. 2 000 tdr. (ca. 100 000 kg.) sardiner samt ca. 70 000 kg. diverse stykgods indbefattende kork, vin, fisk m. m.

Som i tidligere rapporter omtalt, udgjør de opgivne bruttofragter for de fra Norge ankomne fartøier kun en del af, hvad der paa den hele reise er optjent, da en større del af disse skibe paa reisen tillige har anløbet andre havne.

Til Savona ankom 3 svenske dampskibe dr. 4 309 tons og 21 norske dr. 25 062 tons. Af sidstnævnte medførte 1 dr. 653 tons 482 tons gammelt jern fra Kristiania og de øvrige kul fra engelske havne.

Til Spezia ankom 2 svenske dampskibe dr. 2 535 tons og 2 norske dr. 2 027 tons. Af de sidstnævnte udlossede et dr. 914 tons 480 tons korn fra Bombay, hvorimod de øvrige medførte kul fra engelske havne.

Udfragter beholdtes af et svensk skib, der befragtedes til at indtage 2 100 tons jernmalm (magnesia ore) for Antwerpen, hvilken last dog kun delvis skal være bleven leveret. Ligesaå erholdt 4 norske dampskibe dr. 2 070 tons stykgodsfragter, 1 til Livorno, 1 til San Felin og 2 til Messina.

Derimod er 16 norske dampskibe, der i skibslisterne er opført som afgaaet i ballast, i virkeligheden gaaet med restladning, et til Konstantinopel, de øvrige til andre italienske havne.

Fragter.

Ifølge de af skibsførerne givne oplysninger om de i aaret erholdte fragter kan derom følgende oplyses:

Kul. Fra Newcastle og Shields i januar 7 sh. 6 d—9 sh. 9 d—11 sh. pr. ton, i februar 9 sh.—9 sh. 6 d, cokes 11 sh. 9 d, marts 7 sh. 6 d—8 sh. 10¹/₂ d., april 8 sh.—8 sh. 6 d, mai 7 sh. 6 d, august 7 sh. 6 d—9 sh. 6 d, cokes 8 sh. 6 d, november 10 sh. 9 d, december 9 sh.—9 sh. 6 d.

Fra Leven Methil i februar 8 sh. 9 d—9 sh. 3 d, april 8 sh. 9 d, december 7 sh. 6 d.

Fra Ardrossan i februar 8 sh. 6½ d.

Fra West Hartlepool i februar 8 sh. 6 d—8 sh. 9 d.

Fra Hull i januar 9 sh.

Fra Grimsby i februar 9 sh., marts 8 sh. 6 d, november 10 sh. 6 d, december 9 sh. 9 d.

Fra Newport, Mon., i januar 10 sh., april 7 sh. 6 d, mai 8 sh., december 10 sh. 6 d.

Fra Cardiff i marts 8 sh. 9 d., april 8 sh. 9 d, mai 8 sh. 1½ d.

Fra Liverpool i februar 9 sh.

Fra Glasgow i marts 9 sh., i mai 8 sh. 1½ d.

For ladninger af kul, cokes, jern, mursten m. m. betales i januar underet fra Newcastle og Shields 10 sh.—11 sh. 6 d—13 sh. pr. ton.

For gamle skinner fra Aarhus 13 sh. 6 d, fra Kristiania 14 sh. pr. ton.

For stokfisk fra Kristiansund og Bergen lire 60 pr. ton, klipfisk fra do. lire 30, tran lire 5 pr. tønde.

For hvalolie fra Kristiania 30 lire pr. ton.

For træmasse fra Skien 22 sh. 6 d pr. ton.

For klipfisk fra Island rmk. 7 pr. sk. $\mathcal{R}$ + 10 pct.

For sardiner fra Santander 35 pesetas, fra Barcelona (sardiner og kork) 20 pesetas pr. ton.

For hvede fra Bombay 17 sh. pr. 18 cwt.

For pitchpine fra Mobile £ 5. 10. 0. pr. Ptb. std.

For bord, planker, bjelker fra Fiume 5½ lire pr. kubikmeter.

For seilskibe erholdtes følgende fragter:

For gammelt jern fra Durban, Natal, 22 sh. pr. ton.

For klipfisk fra Labrador 2 sh. 6 d pr. kvintal.

For trælast fra Archangel lire 87.50, Örnsköldsvik lire 55 pr. standard.

Blandt de faa udfragter, som erholdtes af dampskibe herfra, kan nævnes for jernmalm til Antwerpen 8 sh. pr. ton, med stykgods til Adriaterhavet lire 10—11 pr. ton.

Af noterede maanedsfrafter anføres følgende:

Med kul fra England ankom et skib dr. 1 113 tons til maanedsfrafter £715, et 1 144 tons £ 600, et 1 167 tons £ 625, et 1 258 tons £ 700, et 1 335 tons £ 1 170, et 1 808 tons £ 850, et 1 970 tons £ 1 175. Med Stykgods fra New York ankom et dr. 1 405 tons til £ 725, med fisk fra Bergen et 248 tons til £ 200, og et 286 tons £ 230, med do. fra Labrador et 180 tons £ 460, med do. fra Island et 190 tons £ 210, med pitchpine fra Mobile et 1 634 tons £ 1 000.

Ogsaa i det forløbne aar har kulfrakterne staaet høit, hvilket vil fremgaa af efterstaaende sammenstilling med 1898, i hvilket aar disse fragter var høiere end i de 10 foregaaende aar:

Noterede kulfrakter (høiest og lavest):

	1898.	1899.
Januar	8 sh.—9 sh. 3 d	7 sh. 6 d—11 sh.
Februar	8 sh. 1½ d—8 sh. 9 d	8 sh. 6 d—11 sh. 6 d
Marts	7 sh. 9 d—9 sh.	7 sh. 6 d—9 sh.
April	7 sh. 6 d—8 sh. 9 d	7 sh. 6 d—9 sh.
Mai	7 sh. 6 d—12 sh.	7 sh. 6 d—8 sh. 1½ d
Juni	9 sh. 9 d—10 sh.	
August		7 sh. 6 d—9 sh. 6 d
Oktober	9 sh.	
November	7 sh. 6 d—10 sh. 6 d	10 sh. 6 d—10 sh. 9 d
December	9 sh. 9 d—10 sh. 10 d	8 sh. 6 d—10 sh. 6 d

Henimod aarets slutning var kulfrakterne meget variable.

Ved en sammenligning med de foregaaende aar viser der sig for svenske skibe fremdeles tilvekst, hvorimod de norske skibes deltagelse i kulfarten paa distriktet vistnok var noget større end i 1897 og foregaaende aar, men dog ikke naaede op til tallene for 1898. Der ankom nemlig med kul til distriktet i efternævnte aar:

Norske: 1897 37 skibe dr. 45 380 tons, 1898 69 dr. 76 022 tons, 1899 60 dr. 72 095 tons.

Svenske: 1897 4 skibe dr. 5 334 tons, 1898 14 dr. 17 358 tons, 1899 18 dr. 26 393 tons.

Fra Savona hidkom i december maaned dampskib „Livingstone“ med maskinskade, til hvis udbedring samt til nedlægning af nyt pitchpine dæk fartøiet har henligget ved Ansaldo & Co.s reparationsverksted hersteds. Samtidig fik ogsaa et andet norsk dampskib et paa reisen indtruffet havari repareret i en af Genuas dokker, hvor der er fuld adgang for store skibe til at erholde reparationer. Ved de ovennævnte hrr. Ansaldo & Co. tilhørende verksteder er der saaledes i aarets løb indkommet 4 større fremmede orlogsskibe dels for reparationer, dels for ombygning og modernisering. For tiden henligger sammesteds til indredning det paa samme selskabs verft i Sestri Ponente nybyggede store italienske panserskib „Garibaldi“.

Gjennemsnitsdrægtigheden for de til distriktet i 1899 ankomne norske dampskibe var 964 tons mod i 1898 926 tons, 1897 894 tons, 1896 953 tons, 1895 886 tons, 1894 981 tons, 1893 966 tons, 1892 692 tons, 1891 819 tons, 1890 683 tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de svenske dampskibe var i 1899 1 466 tons mod i 1898 1 240 tons.

I dampskibsfarten mellem Norge og distriktet deltog som ovenfor nævnt 22 norske dampskibe dr. 11 410 tons. Af disse tilhørte den subvenerede dampskibslinie (Otto Thoresen & Co.) 13 dr. 8 963 tons og andre rederier 9 dr. 2 447 tons. Forholdet har i de sidstforløbne aar stillet sig saaledes:

	Ialt ankomne fra Norge.		Deraf tilhørende den subvenerede linie.		Andre.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1897	30	12 660	11	6 641	19	6 019
1898	24	11 338	11	7 000	13	4 338
1899	22	11 410	13	8 963	9	2 447

De ovennævnte af „andre“ dampskibe foretagne reiser blevi 1897 udført af 10, i 1898 af 9 og i 1899 af 7 forskellige dampskibe.

Forholdet mellem de med disse skibe fra Norge indførte fiskevarer var følgende:

	Stokfisk.			Klipfisk.		
	Ialt.	Heraf med liniens skibe.	Med andre skibe.	Ialt.	Heraf med liniens skibe.	Med andre skibe.
1898 kg. 1 243 591	842 471	401 120	852 650	239 200	613 450	
1899 „ 925 660	632 780	292 880	491 650	157 000	334 650	

Af begge de nævnte fiskesorter tilsammen ankom fra Norge i norske skibe:

1898 kg. 2 096 241, hvoraf med liniens skibe kg. 1 081 671
1899 „ 1 417 310 „ „ „ „ 789 780

Af tran kom med norske skibe fra Norge i 1899 1 928 tdr., hvoraf med liniens skibe 1 906.

Til Genua er i de sidste 10 aar ankommet følgende antal skibe:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1899	2 886	311 109	3 635	4 236 797	6 521	4 547 906

De forskjellige nationers deltagelse i skibsfarten paa Genua vil fremgaa af efterstaaende opgave, der er udarbejdet efter de maanedlige beretninger, som herover afgives af det herværende handelskammer.

Ankomne til Genua:

Skibenes nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	1899.					
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske	2 807	286 613	1 789	1 654 379	4 596	1 940 992
Engelske	19	6 049	883	1 282 089	902	1 288 138
Østerrigske	3	811	213	212 889	216	213 700
Tyske	1	1 172	181	447 622	182	448 794
Franske	4	948	161	118 237	165	119 185
Hollandske	1	1 390	107	175 770	108	177 160
Græske	30	9 391	82	95 856	112	105 247
Spanske	5	630	77	95 094	82	95 724
Norske	2	252	70	62 369	72	62 621
Danske	6	983	40	45 972	46	46 955
Belgiske	"	"	13	19 827	13	19 827
Svenske	1	403	13	19 549	14	19 952
Tyrkiske	4	1 389	"	"	4	1 389
Russiske	1	299	4	5 084	5	5 383
Samotiske	1	199	"	"	1	199
Bulgariske	"	"	"	"	"	"
Rumænske	"	"	"	"	"	"
Chilenske	1	580	2	2 060	3	2 640
Tilsammen	2 886	311 109	3 635	4 236 797	6 521	4 547 906

Ankomne til Genua:

Skibenes nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	1898.					
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	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
Østerrigske	4	2 334	230	237 418	234	239 752
Tyske	1	146	190	449 814	191	449 960
Franske	2	1 561	165	124 748	167	126 309
Hollandske	"	"	101	163 765	101	163 765
Græske	14	4 417	86	101 700	100	106 117
Spanske	6	1 669	91	116 285	97	117 954
Overføres	2 577	276 249	3 453	3 957 524	6 030	4 233 773

Skibenes nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	2 577	276 249	3 453	3 957 524	6 030	4 233 773
Norske	7	1 706	86	76 857	93	78 563
Danske	4	451	32	34 267	36	34 718
Belgiske	"	"	20	29 259	20	29 259
Svenske	2	717	12	15 418	14	16 135
Tyrkiske	"	"	2	2 076	2	2 076
Russiske	2	626	4	3 907	6	4 533
Samiotiske	3	809	"	"	3	809
Bulgariske	1	122	"	"	1	122
Rumænske	"	"	"	"	"	"
Chilenske	"	"	"	"	"	"
Tilsammen	2 596	280 680	3 609	4 119 308	6 205	4 399 988

Af de ovennævnte 6 521 skibe dr. 4 547 906 tons ankom fra Italien 2 485 skibe dr. 736 858 tons, hvoraf seilskibe 2 384 dr. 158 104 tons og dampskibe 1 001 dr. 578 754 tons. Kystfarten er for den overveiende del optaget af italienske skibe, af hvilke fra italienske havue ankom 2 374 seilskibe dr. 153 322 tons og 934 dampskibe dr. 501 943 tons.

En sammenligning med skibsfarten i 1898 udviser en fremgang i den samlede drægtighed af ankomne skibe af omkring 160 000 tons eller henimod 4 pct. Dette skyldes imidlertid saagodtsom udelukkende opsvinget i den italienske skibsfart. Medens nemlig drægtigheden af engelske, østerrigske, franske, spanske, norske, belgiske og svenske skibe mod 1898 gik ned med ca. 112 000 tons, tiltog drægtigheden af ankomne italienske skibe i samme tid med ca. 226 000 tons.

Blandt de fremmede flag, hvis skibsfart paa stedet har været i tiltagende, kan nævnes det danske. Den danske skibsfart paa Genua synes i de senere aar at have været i jevn fremgang; der ankom saaledes af danske skibe til stedet:

1896	27 dr. 17 590 tons,
1897	30 dr. 20 120 tons,
1898	36 dr. 34 718 tons,
1899	46 dr. 46 955 tons.

Af de i 1899 ankomne danske skibe kom 1 dampskib og 1 seilskib fra Island med fisk, 3 seilskibe fra Labrador med do. og 26 dampskibe fra England med kul.

Retsspørgsmaal. De i forrige aarsberetning omhandlede tvistigheder mellem redere og ladningsmodtagere ved udlosning af kulladninger i den her-værende havn har ogsaa i indeværende aar fortsat sig, og den sterke stigning i kulpriserne, der i aarets løb har fundet sted, har gjort modtagerne end mere tilbøielige til at inhævere skibsførernes ansvar for paakommende undervegt. Naar denne, som tilfældet kan være, gaar op til 4—5 pct., kan det ikke vække forundring, at reklamer fremsættes. Fra skibenes side fremhæves

som forklarende omstændigheder bl. a. dels muligheden af uregelmæssigheder ved veiningen paa lastepladsen i England og hersteds, dels svind af kulstøv under lastning og losning, navnlig under storm. Antallet af processer, som er opstaaet hersteds i anledning af dette spørgsmaal, kan vistnok tælles i snesevis.

To svenske rederier, hvis dampskibe havde en undervegt af kul hersteds, henvendte sig, da modtagerne vilde gjøre ansvar gjældende herfor i fragten, til „Nordisk Skibsrederforening“, som ved at indstevne vedkommende opnaaede en ordning, idet modtagerne frafaldt en væsentlig del af sine paastande. Derimod har et norsk dampskib faaet dom imod sig.

Spørgsmaalet er imidlertid nu naaet frem til en mere endelig afgjørelse, det en dom, afsagt 22de februar d. a. af den høieste domstol, kassationsretten i Turin, har stadfæstet, at skibet, uanseet certepartiet, bliver ansvarligt for undervegt ved losning af kul hersteds, saafremt modtagerne ved vidnesbyrd fra lastepladsen i England kan godtgjøre, at skibet dersteds har indtaget det i konnossementet angivne kvantum kul, samt at isaafald erstatning herfor kan søges ved afdrag i fragten. Efter dette vil rederierne maatte blive betænkt paa at søge forandret den klausul i certepartierne, hvorpaa de hidtil har støttet sine krav paa ansvarsfrihed. Denne klausul er af følgende indhold:

„If the receiver should elect to weigh the cargo at the port of destination the weighing shall be done (by an official weigher) at his expense. The owner may provide a check weigher at steamer's expense. Should any deficiency be alleged on the authority of such weighing, it shall affect the freight only, from which no deduction shall be made for alleged shortage of cargo, any custom of the port of discharge notwithstanding, but the owner shall furnish, if required, a statutory declaration by the master and other officers, that all the cargo received on board has been delivered“.

Fra rederihold har det været foreslaaet, enten at skibet ikke skal svare for undervegt understigende en vis procent af konnossementets paalydende, eller at søge indtaget en bestemmelse om, at alle krav for undervegt alene skal kunne rettes mod afskiberne, og at skibet kun skal blive ansvarligt, naar det bevises, at mankoen skyldes svig eller forsømmelse fra kapteinens eller mandskabets side, hvorimod bevis for, at den i konnossementet betegnede kvantitet virkelig er indladet, ikke skal være nok til at begrunde saadant ansvar.

Fra modtagernes side vil der vistnok reises protest mod, at de saaledes henvises til at ordne sig med afskiberne.

Efter de afsagte domme kræves der iøvrigt fuldgjældigt bevis for, at det omspurgte kvantum virkelig er afladet. Naar kullenes veining ved afskibningen foregaar i dokkerne ved jernbaneselskabet, hvilket navnlig skal finde sted i havnene i Wales, vil saadant bevis ikke let kunne angribes, hvilket derimod forholder sig anderledes i de engelske havne, hvor veiningen foregaar ved afskiberens egne folk.

Under enhver omstændighed er skibsførernes stilling ved den afsagte dom bleven væsentlig vanskeligere end før, og det maa derfor tilraades dem at benytte alle de midler, der staar til raadighed for at øve kontrol med indlading og udlosning.

Mangelen paa tilstrækkeligt jernbanemateriel og lægtene til befordring af gods, der udlosses i havnen, har foranlediget forskellige stridigheder med modtagere, navnlig i afvigte december maaned, da et særdeles betydeligt antal dampskibe ankom med kullaster, hvoraf mange ikke kunde faa plads i den indre havn med umiddelbar forbindelse med land, men maatte forankre i den ydre havn, hvor losning ikke kan foregaa om vinteren uden stor risiko. Disse sidstnævnte skibe er af modtagerne ikke bleven betragtet som ankommet til Genua, omendskjønt indklarerede paa toldboden, idet lastemodtagerne paabe- raabte sig, at liggedagene først skulde kunne regnes efter skibenes ankomst i den indre havn; en bestemmelse af havnekapteinen, som man i denne anledning har paaberaabt sig, skal være bleven desavoueret af indenrigsministeren. I den nugældende form for kulcertepartier findes derhos en klausul om, at liggedagene begynder, naar fartøjet er meldt lastemodtageren færdigt til losning, „whether steamer in berth or not“. I de søgsmaal, som i denne anledning verserer, synes saaledes rederne at have god udsigt til at gaa af med seiren, idet den paastand fra modtagernes side, at her skulde foreligge et tilfælde af „force majeure“, neppe synes at ville kunne opretholdes.

Ved siden af den hindring, som mangelen paa tilstrækkelige transportmidler frembyder, er ogsaa skibenes expedition her maaske mere end i andre havne afhængig af veirforholdene paa grund af den i Genua ogsaa for kulgældende sedvane, at losning ikke foregaa i regnveir og vind. Naar alene hensyn tages til certepartierne, der indeholder klausulen „weather permitting (sundays and holidays excepted)“, skulde spørgsmaalet ikke synes synderlig tvilsomt; men den gjældende koutume vil dog blive afgjørende, idet havnekapteinen bestemmer, hvad der er arbejdsdag eller ikke.

Da adskillige modtagere for enkelte slags varer, efter hvad erfaring synes at vise, under forskellige paaskud gjør vanskeligheder ved at betale fragten før i sidste øieblik, kunde det synes heldigt for kapteinerne herom at have en bestemmelse i certepartiet til mulig undgaaelse af paaskud og ubehageligheder. I kulcertepartier haves i det omhandlede øiemed en klausul saalydende: „The receivers of the cargo to be bound to pay freight on account during delivery if required by the captain“.

Ved maanedsbefragtninger er det selvfølgelig maanedsbefragteren, som ansætter skibets mægler, og denne anser sig paa grund heraf alene forpligtet til at varetage de interesser, som ligger indenfor tidsbefragtningens grænser, men derimod ikke til at repræsentere rederiet i spørgsmaal, som alene antages at vedkomme dette uden tillige at interessere maanedsbefragteren. Et ganske karakteristisk tilfælde af denne art indtraf nylig i den herværende havn, idet et norsk dampskib søgte at faa et engelsk skib forpligtet til erstatning for tab af tauge, angivelig foraarsaget ved feilagtig fortøjning. Begge de stridende parter var adresseret til samme mægler, der imidlertid under sagen, som blev ført for havnekapteinen, optraadte som den norske kapteins modpart under angivende, at sagen angik en interesse, der laa udenfor hans mandat som det norske skibs mægler.

Man finder fremdeles at burde bringe i erindring nødvendigheden af at holde nøie vagthold ombord til undgaaelse af tyverier, hvoraf der ogsaa i indeværende og forrige aar har fundet adskillige steder ombord paa vore skibe. Ligesaa har man stedse søgt at indskjærpe skibsførerne de strenge regler, der

i den italienske lovgivning fastsættes om straf for uden tilladelse at bære knive eller andre vaaben paa sig. Et norsk dampskib havde i høst i Savona mange ubehageligheder med en sømand, der for saadan forseelse blev tilbageholdt iland og negtedes udleveret ved fartøiets afgang.

Den skandinaviske sømandsmission i Genua er ogsaa i det forløbne aar bleven opretholdt ved bistand af den skotske og tyske mission. Læseværelset i Sailors' Rest, Via Milano 15, har i aarets løb været jævnt og godt besøgt. Ved den i december afholdte julefest var omtrent 140 skandinaviske sømænd tilstede. Sømandsmissionen i Bergen har for indeværende aar forhøjet sit bidrag til 1 000 kroner, og der er udsigt til, at den skotske mission paa foranledning af hr. pastor Miller af egne midler vil tilskyde det fornødne til aflønning af en norsk missionær. Da imidlertid udgifterne ikke herved vil blive dækket, har man søgt at erholde yderligere tilskud ved henvendelse til svenske missionsforeninger*).

De norske skibe, der besørger fiskeeksporten hertil fra Norge, anløber oftere paa udreisen spanske havne, ligesom de ofte ogsaa paa tilbagerisningen anløber Spanien for at indtage returlast. Der fordres i saadanne tilfælde af de spanske myndigheder garanti for, at den af skibet paa udreisen til Italien via spanske havne medbragte fisk virkelig er bleven udlosset i Italien. Da dette medfører udgifter og tidsspilde, idet særskilte certifikater udkræves for hver enkelt havn, der anløbes i Italien, og da andre nationers skibe i lignende tilfælde ikke synes at være underkastet de samme strænge bestemmelser, vilde det være heldigt, om en lettelse i denne henseende kunde udvirkes hos den spanske regering.

Havnearbeider. Under henvisning til, hvad herom er anført i forrige aarsberetning, meddeles, at der af egentlige havnearbeider i 1899 er udført:

Opfyldning og kaianlæg ved „Mandaccio“, nedrivelse af mure paa den saakaldte Molo Vecchio, brolægning af gaden mellem toldboden og bryggen Ponte Parodi, gjenopførelse af et ifjor nedbrændt pakhus paa „Ponte Colombo“, paabegyndelse af en kai sammesteds, regulering af gaden Carlo Alberto i nærheden af kommunens tørdok, forstørrelse og komplettering af bryggen „Ponte Biagio Assereto“, arbeider til udbedring af skaden paa den i 1898 ved storm ødelagte Molo Galliera, fuldendelse af anlæggene til elektrisk belysning af havnens brygger, kaier og moloer samt endelig mudrings- og uddybningsarbeider i havnen.

De kommunale arbeider til havnens udvidelse og forbedring og de ved de paagaende nye jernbanearbeider og andre omstændigheder aabnede udsigter til en stor trafikforøgelse i denne havn har ogsaa givet impuls til den private spekulation. I forrige aar er der saaledes dannet et aktieselskab til opførelse af silopakhusene for udlosning, lagring og afsendelse paa jernbanen af korn. Selskabet har en kapital af 5 millioner lire og er, som mange andre større foretagender hersteds, istandbragt ved tysk og schweizisk initiativ, idet kun halvdelen af kapitalen er paa indenlandske hænder. Det har af staten erholdt koncession til at anlægge sine pakhus i en centralt beliggende del af havnen mellem bryggerne Ponte Adolfo Parodi og Ponte Federico Guglielmo,

*) Efterat ovenstaaende var nedskrevet, er underretning indgaaet om, at «Svenska Kyrkans missionsstyrelse» for dette aar har bevilget 500 kroner til missionen.

mod at selskabets faste eiendele efter 50 aars forløb skal tilfalde staten uden godtgjørelse. Silopakhusene, der er under bygning, vil blive forsynet med elektricitetsverk og alle moderne apparater til kornets udlosning, veining, magasinering og overførelse paa jernbanen. Det paatænkte foreløbige anlæg vil i 11 timer kunne udlosse to dampskibe, hvert lastende 2 500 tons korn.

Havneafgifter. Ved lov af 2den august 1897 art. 3 blev regjeringen i hensigt at paaskynde de arbeider paa Genuas havn og jernbanestationerne dersteds, der skulde forskydes af byens kommune, bemyndiget til til indtægt for Genuas kommuneforvaltning at paalægge en tillægsafgift til havneafgiften ikke overstigende 10 centesimi pr. ton for skibe anløbende havnen, dog saa, at denne afgift ikke maatte overstige renterne af det laan, som nævnte kommune i den omhandlede anledning maatte optage.

I medfør heraf er det ved kongeligt dekret af 21de december 1899 bestemt, at skibe, som anløber Genuas havn og der udfører de handelsoperationer, der er forudsat for anvendelsen af havneafgiften, skal betale et tillæg til samme af 5 centesimi pr. ton, hvilken tillægsafgift skal erlægges for hvert anløb af Genua og opkræves efter de for havneafgiften fastsatte regler.

Handel.

Efter den officielle statistik udgjorde værdien af Italiens indførsel:

	1899.	1898.	1897.
Lire	1 506 561 188	1 413 335 346	1 191 589 770
Heraf var:			
Raastoffe for industrien „	582 233 512	509 417 538	469 895 955
Andre stoffe, nødvendige for industrien . „	356 638 695	249 688 083	245 309 308
Fabrikater „	315 733 635	262 629 462	254 421 289
Fødemidler „	251 955 346	391 600 263	221 972 578

Udførselens værdi var:

	1899.	1898.	1897.
Lire	1 431 416 878	1 203 569 304	1 091 734 230
Heraf var:			
Raastoffe for industrien „	242 410 769	201 645 859	194 448 915
Andre stoffe, nødvendige for industrien „	523 762 562	404 570 565	348 364 555
Fabrikater . „	286 693 206	264 259 137	219 890 211
Fødemidler „	378 550 341	333 093 743	329 030 549

Ligesom i det næstforegaaende aar viser der sig fremdeles en stigning i udførselen af italienske fabrikater, nemlig med 29 pct. mod 22 pct. i tidsrummet 1897—98. Med hensyn til indførselen af fremmede fabrikater viser der sig derimod en ganske bemærkelsesværdig forskjel mod perioden 1897—98; i denne udgjorde nemlig forøgelsen kun 3 pct., medens den for 1898—1899 er steget til 22 pct.

Blandt indførselsartiklerne kan nævnes.

	1899.		1898.	
	Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Øl paa fad, hekt.	48 021	2 016 882	46 920	1 876 800
„ „ flasker, hundrede	4 247	318 525	4 021	301 575
Tran, urenset	kvint. 13 562	583 166	12 499	524 958
Melk, kondenseret og koncentreret	„ 228	22 800	221	22 100
Børnemel (farina latte)	„ 479	95 800	455	91 000
Sæbe, almindelig	„ 10 096	484 608	10 296	494 208
„ parfumeret	„ 654	228 900	619	216 650
Træ almindeligt:				
„ ubearbejdet eller kun tilhugget med økse . . .	tons 65 484	3 536 136	54 094	2 812 888
firkantet, skaaret efter længden og tøndestav . .	„ 500 867	4 049 650	431 854	32 389 050
smaabord til æsker etc..	kvint. 6 299	188 970	2 012	60 360
spaan for fyrstikker . . .	7 125	85 500	6 325	75 900
Tønder gamle og nye:				
med træbaand . .	hekt. 7 454	37 270	6 116	30 580
„ jernbaand	„ 63 272	442 904	52 075	416 600
Møbler og dele deraf, ikke stoppede:				
af alm. bøiet træ .	kvint. 5 438	815 700	5 139	719 460
andre af alm. træ	„ 1 534	230 100	1 221	183 150
kunstdreiede etc..	„ 612	275 400	572	257 400
Redskaber og arbejder af alm. træ:				
simple	„ 19 247	962 350	16 883	844 150
Papirmasse af træ, straa etc, cellulose .	„ 180 849	5 425 470	181 313	5 439 390
anden, vaad, mindst 50 pct. vand . .	„ 1 622	25 952	200	3 000
„ tør . . .	„ 32 689	523 024	30 693	460 395
Papir, hvidt eller farvet i massen, ikke linieret . . .	„ 6 041	453 075	5 168	387 600

	Mængde.	1899.	Mængde.	1898.
		Værdi i lire.		Værdi i lire.
P a p i r: pak-, valset paa en side kvint.	1 306	45 710	531	18 585
P a p i r: farvet, forgylt etc. ogsaa for litho- grafisk og fotografisk brug "	2 806	448 960	4 532	725 120
Tapetpapir "	2 425	388 000		
Trækpapir "	163	13 040		
Pakpapir, grovt, simpelt samt uforarbejdet og uvalset straapapir "	16 462	329 240	14 672	293 440
Pap, almindelig "	63 262	1 328 502	48 030	960 600
S k i n d raa, af okser og kjør "	158 889	31 777 800	149 538	27 664 530
- kalve "	8 148	2 648 100	7 714	2 275 630
- gjeder "	2 871	631 620	2 030	395 850
- faar "	44 131	5 516 375	45 189	5 558 247
- lam "	740	310 800	621	232 875
- kid "	228	163 020	91	60 515
J e r n: slagger (thomas- fosfat) "	565 493	3 392 958	511 982	2 815 934
Gammelt jern "	2 456 163	23 333 548	1 384 257	11 074 056
Støbejern og arbejder deraf "	1 957 716	23 013 643	1 731 351	15 906 904
Smeltestykker "	134 763	2 290 971	101 107	1 415 498
Valset og smedet jern "	430 828	8 780 223	323 011	5 635 368
Traadjern "	2 312	62 264	1 717	41 726
Jernblik "	178 183	4 600 236	128 640	2 987 368
Smedejern (2den fabri- kation) "	212 519	14 313 631	171 351	10 843 019
Jernblik, overtrukket med zink, bly etc. "	2 803	138 254	3 684	160 607
Jernblik, overtrukket med tin, kobber etc. "	29 018	1 812 521	13 024	786 790
Verktøi og redskaber, almindelige "	4 819	324 084	4 193	262 259
Ljaer og sigder "	2 852	279 496	2 699	248 308
Andet verktøi, fint poleret etc. "	9 303	920 997	8 164	759 252
File og rasper "	4 431	470 464	3 650	465 102
Naale "	1 070	1 070 000	821	821 000
K u l tons	4 859 556	150 646 236	4 431 524	137 377 214
F i s k: fersk, alle slags kvint.	4 102	492 240	3 775	415 250
Tørret eller røget:				
1. Pressede sardiner og „salacchini“ "	68 736	2 062 080	85 157	2 469 553

	1899.		1898.	
	Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
2. Klipfisk og stokfisk kvint.	255 316	17 872 120	287 844	18 709 860
3. Sild "	32 711	1 144 885	52 161	1 669 152
4. Anden "	541	27 050	654	32 700
I lage:	*			
1. Sardeller etc. "	47 119	3 533 923	42 204	2 954 280
2. Andre "	820	65 500	1 226	85 820
Marineret eller i olie:				
1. I bokser				
a. Thunfisk "	30 487	4 115 745	30 186	3 417 390
b. Anden "	5 263	842 080	3112	497 920
2. Anderledes konserveret:				
a Thunfisk . . . kvint.	1 027	138 635	699	90 870
b. Anden "	53	8 215	49	7 595
Kaviar og anden præpa-				
reret fiskerogn. "	73	62 050	81	64 800
S m ø r, ferskt "	1 972	473 280	1 497	351 795
" saltet "	59	14 750	86	20 640
Ost "	39 681	5 356 935	39 695	5 160 350
L i m, flydende "	8 712	522 720	7 341	440 460
" fiske- "	1 263	394 200	1 282	275 630
G j ø d n i n g: Fosfat . tons	20 296	1 420 920	37 638	2 445 820
Guano "	2 143	535 730	341	85 250
Anden "	18 456	922 800	8 086	404 300

Som vigtigere udførselsartikler til de forenede riger nævnes: Salt, tons 50 674, svovl, kvintaler 206 462, frugter etc., kvintaler 16 184.

Betræffende G e n u a s andel i denne handelsrørelse er de nu fra toldvæsenet herom foreliggende opgaver af forskellige grunde ikke fuldstændige eller fuldt oplysende. Følgende værdier opgives for indførselen til konsum i landet (commercio speciale) og udførselen til udlandet, alt i lire:

	Indførsel.	Udførsel.
	Lire.	Lire.
1. Drikkevarer og olier	9 801 098	23 066 385
2. Kolonialvarer, droger, tobak	20 443 569	3 538 614
3. Kemiske produkter, medicinalvarer etc.	23 837 119	7 483 806
4. Farvevarer etc.	11 579 739	1 160 191
5. Spindestoffe (ikke bomuld)	5 148 846	5 627 665
6. Do. (bomuld)	87 542 074	41 891 370
7. Uld, haar og fjær	8 046 221	12 078 285
8. Silke	32 620 968	48 886 410
9. Træ- og straaavarer	14 073 294	9 119 188

Overføres	213 092 928	152 851 914
-----------	-------------	-------------

	Indførsel. Lire.	Udførsel. Lire.
Overført	213 092 928	152 851 914
10. Papir og bøger	1 053 119	7 994 851
11. Skind og huder	22 070 810	6 037 348
12. Mineralier, metaller og arbejder deraf	39 763 168	8 585 540
13. Sten- og jordarter, ler- og glasvarer	45 581 236	2 268 798
14. Kornvarer og vegetabiliske produkter	91 690 895	16 052 780
15. Dyr og produkter af dyr	38 510 455	9 798 392
16. Diverse varer	8 799 592	13 342 513
	460 562 203	216 932 136
Guld, umyntet	6 900	
Do. myntet	16 226	
Sølv do.	1 400	

Ved at sammenholde ovenstaaende indførsel med den for hele Italien viser det sig, at Genuas andel i denne indførsel er ca. 31 pct.

Derimod er Genuas andel i Italiens udførsel forholdsvist langt mindre betydelig, idet den for 1899 kun udgjør ca. 18 pct.

For 1898 angives værdien af indførselen til Genua til lire 448 444 966 og af udførselen til lire 239 318 048. Værdien af indførselen viser saaledes en stigning af ca. 3 pct. Blandt de indførselsartikler, der især er tiltaget, maa nævnes kornvarer fra ca. 83 til henimod 92 millioner, træ- og straa-varer fra 11 til 14 millioner, silkevarer fra 23½ til 32½ millioner, sten- og jordarter etc. fra ca. 44 til 45½ millioner, farvevarer etc. fra 8½ til 11½ millioner, kemiske produkter fra ca. 20 til ca. 24 millioner. Derimod viser der sig en nedgang i indførselen af drikkevarer, kolonialvarer, spindestoffe, mineralier og metaller, dyr og produkter deraf.

Efter toldvæsenets opgaver hidsættes følgende fortegnelse over varer, der angives at være indført til Genua fra Sverige og Norge samt de herfor approximativt beregnede værdier.

	Mængde.	Værdi.
Fisketran, urenset	kg. 46 012	lire 19 300
Taninsyre	" 3 700	" 1 300
Ikke specificerede medicinske stoffer	" 129 840	" 233 800
Almindeligt træ, skaaret	" 692 496	" 52 000
Skibe	tons 1 791	" 199 000
Cellulose	kg. 67 472	" 20 250
Træmasse, tør	" 200 320	" 30 100
Skind	" 450	" 900
Jern: Affald og slagger	" 130 970	" 9 800
Støbejern	" 27 479	" 2 200
Do. forarbejdet	" 1 691	" 310
Staal og jern: Smeltestykker	" 250 310	" 32 500
Valset jern	" 613 169	" 102 500

	Mængde.	Værdi.
Traadjern	kg. 13	lire 3
Jern, forarbejdet (2da fabbricazione)	" 50	" 23
Jern i mindre arbejder	" 63 996	" 74 300
Jernplader overtrukket med tin m. m.	" 3 152	" 3 300
Verktøi og redskaber, almindelige	" 30	" 20
Do. fine	" 1 089	" 980
Kobber og messing, traad	" 320	" 588
Do. forarbejdet	" 157	" 408
Maskiner til forarbejdelse af træ	" 543	" 438
Landbrugsmaskiner	" 25 220	" 22 570
Vævskytler m. m.	" 4 660	" 5 110
Andre maskiner	" 9 980	" 10 490
Løse maskindele	" 287	" 345
Fisk	" 3 046 336	" 1 969 229

Af aarsager, som nærmere er bleven omhandlet i tidligere aarsberetninger, kan disse opgaver alene betragtes som approximative, navnlig fordi mange varer ikke ankommer hertil direkte fra produktionsstedet, men indirekte over et tredie land. Til supplering af opgaverne er man saaledes henvist til de oplysninger, som har kunnet erholdes gennem private kilder, og hvilke selvfølgelig ogsaa kun kan gjengives med fornødent forbehold.

Tørfisk og klipfisk. Efter toldvæsenets opgaver ankom der af tørfisk og klipfisk til Genua i 1899 kg. 6 306 390 af værdi lire 4 099 160, hvoraf fra Danmark kg. 360 500, Tyskland 65 774, Storbritannien 2 829 116, Holland 168, Sverige og Norge 3 014 720, de forenede stater 8 394, Canada 27 617, Schweiz 101.

Efter de af skibsførerne meddelte opgaver og andre af generalkonsulatet indhentede oplysninger skulde den samlede indførsel søværts fra Norge i 1899 have udgjort 2 163 790 kg. stokfisk og 794 950 kg. klipfisk, ialt 2 958 740 kg., hvoraf ankommet i norske skibe 925 660 kg. stokfisk og 491 650 kg. klipfisk, i fremmede skibe . . . 1 238 130 " — " 303 300 " —

Tilsammen 2 163 790 kg. stokfisk og 794 950 kg. klipfisk.

I norske skibe indførtes direkte fra Island 827 000 kg. klipfisk. Som oven nævnt opgives derhos to danske fartøier at være ankommet fra Island med fisk. Af den klipfisk, som er ankommet hertil i norske skibe fra Norge, skal efter skibsførernes opgaver ca. 278 000 kg. have været af islandsk oprindelse, hvilket antagelig snarere er for lidet end for meget. Ved at sammenholde disse opgaver vil det sees, at indførselen af islandsk klipfisk hertil er væsentlig betydeligere end af den norske. Fra Labrador ankom i norske skibe 471 000 kg. klipfisk. Fra Livorno ankom hertil sjøværts ca. 363 000 kg. klipfisk, antagelig væsentlig „Lavé“.

En af de største importører hersteds har opstillet en beregning, hvorefter indførselen skulde have udgjort:

Norsk stokfisk 800 000 kg., klipfisk 200 000 kg.
Islandsk fisk 2 000 000 kg.

Fra England: Labrador 3 000 000 kg., islandsk 200 000 kg, shore 500 000 kg.

Det i denne opgave for norsk stokfisk angivne beløb er utvilsomt altfor lidet, hvorvel generalkonsulatets antegnelser herom, forsaavidt angaar indførselen i fremmede skibe, rimeligvis bør være gjenstand for nogen reduktion, da der i den avis, hvoraf disse oplysninger tages, kan være skeet en forblanding af indførselen af stokfisk og tørfisk for enkelte partiets vedkommende.

Forskjellen i de fra forskellige hold fremkomne opgaver synes tilstrækkelig at vise vanskeligheden af her at erholde paalidelige statistiske oplysninger om indførselen.

Den samlede indførsel af tørfisk og stokfisk til Italien i 1899 angives i den officielle statistik til 255 316 kvintaler af værdi lire 17 872 120 mod i 1898 kvintaler 287 844 af værdi lire 18 709 860.

Følgende priser er noteret i generalkonsulatets beretninger:

Vestre: 21de januar 88—90 lire, 16de februar 88—90 lire, 12te april 92 lire, 10de mai 95—96 lire, 15de juni 105 lire, 11te august 115—120 lire, 30te august 120—122 lire, 3die oktober 123—125 lire, 21de oktober 115—116 lire, 22de november 130—132 lire (1a), 115—116 lire (2a).

Fin hollands: 22de november 102—103 lire.

Titling: 3die oktober 120 lire, 22de november 112—114 lire.

Finmarks regolare: 21de januar 75—78 lire, 16de februar 76—78 lire, 12te april 75—76 lire, 10de mai 80—82 lire, 15de juni 84—85 lire, 3die oktober 115 lire, 22de november 106 lire.

Hyse: 21de januar 58—60 lire, 10de mai 65 lire, 15de juni 60 lire, 22de november 78—80 lire.

Klipfisk: 15de juni 82—83 lire, 11te august 80 lire, 30te august 80—82 lire, 3die oktober 80 lire.

Labrador: 21de januar 52 lire, 16de februar 52 lire, 21de oktober 60—61 lire, 22de november 52—53 lire.

Islandsk: 21de januar 58 lire, 16de februar 56 lire, 12te april 58 lire, 11te august 70—71 lire, 30te august 70 lire, 3die oktober 65 lire, 21de oktober 66—68 lire, 22de november 62—63 lire.

Lavé: 21de oktober 62 lire, 22de november 62 lire.

Til sammenligning hidsættes efterstaaende i tidligere beretninger angivne højeste og laveste i aarets løb noterede priser for

	1898.	1897.	1896.	1895.
Vestre	84—94	82—102	79—105	75 —85
Finmarks	62—82	74— 92	79— 97	72 ¹ / ₂ —85
Hyse	55—60	56— 60		
Labrador	43—56	22— 45	25— 59	33 —53

Af røgesild skal efter toldvæsenets opgaver i 1899 være indført til Genua kg. 826 129 til værdi lire 264 572, hvoraf fra England kg. 785 508. Den engelske røgesild, der ankommer hertil i tiden fra oktober til marts, er pakket i tønner af ca. 70 kg. vegt, hvoraf hver tønde angives at indeholde 625—750 sild. Efter private opgaver skulde indførselen i sæsonen 1899—1900 dreie sig om ca. 17 000 tønner.

Den røgesild, der fra England ankommer hertil, er let røget og har en lys farve. Den sterkt røgede og mere mørkfarvede sild har ogsaa kunnet afsættes her, men skal, efter hvad der siges, ikke vinde bifald hos publikum, der er fuldt konservativt i sin smag, hvorfor der skal være en prisforskjel af ca. 5 lire pr. tønde.

De nævnte omstændigheder samt muligens de vanskeligheder, som denne vares temmelig let fordærlige natur har beredt exportørerne, samt endvidere forskjellen i sildens størrelse har antagelig været grunden til, at den tidligere stedfundne indførsel af norsk røgesild til Genua nu i det væsentlige synes at være ophørt. Endel engelsk røgesild angives at være norsk vare, opkjøbt til tilberedning af røgerierne i England.

For hele Italien angives indførselen af røgesild i 1899 at have udgjort 32 711 kvintaler af værdi lire 1 144 885.

Presset sild (salacchini). Heraf ankom efter toldvæsenets opgaver til Genua i 1899 kg. 3 818 639 af værdi lire 1 107 394, hovedsagelig fra England og Spanien.

Indførselen fra England angives til kg. 1 334 555, der ankommer i fade af en vegt af angivelig 108—110 kg. indeholdende ca. 1 300 sild. Den engelske sild er særdeles smukt nedlagt og gjør et meget appetitligt indtryk. Den sælges i betydelige mængder i det indre af landet. Efter hvad der siges, kræver den herskende smag og sedvane, at varen tilberedes som den engelske.

Endnu større kvantiteter pressede sild ankommer fra Spanien, hvorfra der efter toldvæsenets opgaver i 1899 hertil indførtes 2 475 773 kg. Værdien af indførselen antages at dreie sig om 400 000 lire aarlig. Efter meddelelse fra importører ankommer denne sild i tønner, der efter produktionsstederne og de afsætningssteder, hvortil den er bestemt, er af høist forskjellig størrelse og vegt, fra 30—230 kg.; som en gennemsnitsvegt kan antagelig sættes 110—120 kg. Sildens størrelse er ogsaa forskjellig og angives at variere mellem 2 700—3 400 pr. 100 kg. vegt. Endnu større variation er der i priserne, der under ringe tilgang paa varen skal kunne stige betydelig, medens de daarlige kvaliteter afhændes for ned til 12 lire. Efter hvad en herværende større importør meddeler, konsumeres de bedste sorter væsentlig i Nordspanien og Frankrige; af det, som hertil indføres, gaar de bedre kvaliteter især til Toscana, medens de nordlige provinser, Piemont, Lombardiet etc., nærmest modtager de lavere sorter; de sletteste og billigste afsættes i det sydlige, navnlig i Abruzzerne. Totalindførselen til Italien af tør sild (sardine pressate e salacchini) opgives i den officielle statistik for 1899 til kvintaler 68 736 af værdi 2 062 080 lire.

Af ansjossild (accinghe, alici), hvoraf der fiskes store mængder ved

Middelhavets og Atlanterhavets kyster, angives indført til Genua i 1899 kg. 2 443 690 af værdi lire 1 710 590, hvoraf fra Portugal 419 751 og fra Spanien 1 946 700 kg. Den indføres i lage. En tønne à 60 kg. angives at indeholde ca. 3 000 fisk. Ogsaa fra indlandet, navnlig Sicilien, ankommer betydelige mængder af denne fisk.

Af sardiner i olie indførtes hertil efter toldvæsenets opgaver 443 075 kg. til værdi l. 708 960, hvoraf fra Frankrige kg. 251 179, Portugal kg. 89 309 og Spanien kg. 91 733.

Af thunfisk i olie indførtes kg. 2 708 218 til værdi lire 3 154 430, hvoraf fra Spanien kg. 2 658 103. Ogsaa fra Italien, navnlig Sicilien og Sardinien, ankommer adskillig thunfisk til Genua, hvor der er betydelige forretninger for denne artikel. Flere af disse har etableringer i Portugal.

Der indføres endvidere til Genua fra forskellige steder i Italien adskillig *fersk fisk*, hvoriblandt endel araguster (hummer) især fra Sardinien.

Efter toldvæsenets opgaver skulde hele indførselen af fisk fra udlandet til Genua i 1899 have udgjort kg. 16 587 538 til værdi lire 11 107 046, medens der ikke foreligger nogen nærmere opgave over indførselen fra italienske havne.

Den officielle statistik indeholder følgende opgaver over Italiens samlede indførsel af „tilberedte fiskevarer“, hvorved bemærkes, at de i opgaven som afsendelsessteder betegnede lande for en del er transitlande for varer afsendte fra andre steder:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
	Kvintaler.	Kvint.	Kvint.	Kvint.	Kvint.
Østerrige-Ungarn	12 557	10 229	7 309	4 958	4 761
Danmark	15 112	11 016	35 660	1 016	3 804
Frankrige	40 974	71 538	69 839	55 583	59 678
Tyskland	15 242	13 989	16 769	15 891	15 051
Storbritannien	166 258	145 622	152 700	156 737	138 565
Portugal	4 438	12 375	9 640	7 716	6 167
Spanien	72 459	65 562	87 966	100 065	93 927
Sverige og Norge	131 698	94 080	106 223	124 693	83 734
Afrikanske lande	15 422	14 693	23 361	16 482	14 712
Nordamerika	22 115	26 638	29 020	18 164	20 721
Andre lande	2 471	1 873	1 794	1 987	953
	498 746	467 615	540 281	503 292	442 073

Som heraf fremgaar, opgives som de væsentligste importlande for fisk Sverige-Norge, Storbritannien og Spanien. Efterstaaende uddrag af den officielle statistik udviser, paa hvilke specielle fiskevarer denne indførsel var fordelt for hvert af de nævnte landes vedkommende i 1898:

	Storbritannien.		Spanien.	
	Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
	Kvint.	Lire.	Kvint.	Lire.
Tørret og røget fisk, pressede sardiner og „salacchini“	30 162	875 000	54 724	1 87 000
Klipfisk og tørfisk	75 093	4 881 000	275	18 000
Røgesild	49 323	1 578 000		
Fisk i lage, sardeller etc.	1 844	129 000	16 513	1 156 000
Fisk, marineret eller i olie	300	46 000	28 296	3 323 000
Do., anderledes konserveret	15	200	257	33 000
	156 737	7 509 200	100 065	6 117 009

	Sverige og Norge.	
	Mængde.	Værdi.
	Kvint.	Lire.
Tørret og røget fisk, pressede sardiner og „salacchini“	104	3 000
Klipfisk og tørfisk	121 646	7 907 00
Røgesild	2 456	79 00
Fisk i lage, sardeller etc.	406	28 000
Fisk, marineret eller i olie	59	7 000
Do. anderledes konserveret	22	3 000
	124 693	8 027 000

Af denne sammenstilling, der iøvrigt gjengives med det ovennævnte forbehold, fremgaar, at medens i det nævnte aar vor fiskeimport til Italien saagodtsom udelukkende bestod af tørfisk og klipfisk, udgjordes Englands fiskeimport til Italien for en ganske betydelig del, nemlig over halvdelen af kvantiteten og omkring en trediedel af værdien, af røgesild og presset sild; af denne sidste artikel indførtes derhos fra Spanien i 1898 for en værdi af ca. 1 600 000 lire.

At vor fiskeudførsel til Italien vilde kunne faa en forholdsvis betydelig tilvekst, hvis man dersteds kunde erholde et marked for sild, er ikke tvilsomt. Naar den engelske sild, saavel røgesild som „pilchards“, og den spanske pressede sild har kunnet vinde saa stor indgang og anerkjendelse, som her er tilfældet, synes der grund til at formode, at ogsaa vor sild maatte kunne finde et marked hersteds.

Der skulde saaledes synes at være opfordring til at anstille nærmere undersøgelser gennem specielt sagkyndige personer om det herværende markeds fordringer til disse varer og specielt angaaende de i England brugelige tilvirknings- og nedlægningsmaader, der er afpasset saavel under hensyn til varens holdbarhed som til den her herskende smag.

Tran. Efter toldvæsenets opgaver skulde der være ankommet til Genua i 1899:

	Kilogr.	Værdi i lire.
1) Ikke særskilt nævnte medicinske stoffe, hvori indgaar tran	1 401 824	2 523 240
2) Urenset fisketran	571 723	240 114

hvoraf fra Sverige og Norge kg. 46 012.

Disse opgaver, der støtter sig til klassifikationerne i toldtarifen, er, som det vil sees, ikke særdeles oplysende:

Efter skibsførernes opgaver ankom med norske fartøier direkte fra Norge 1 928 tdr. tran, ialt ca. 253 000 kg. medicinal- og garvrevare. Derhos ankom 70 000 kg. hvaltran direkte fra Norge.

Den indirekte indførsel sjøværts fra Norge er i generalkonsulatets periodiske fiskeopgaver anslaaet til ca. 1 700 tdr. Efter meddelelser i en henværende avis skal indførselen af tran ~~opveien~~ til Genua fra andre lande end Norge have udgjort:

Fra Antwerpen og Amsterdam	314 tdr.	
„ Hull og Liverpool . . .	453	„
„ Glasgow	1 470	„ og 150 kasser
„ New York	803	„

3 040 tdr. og 150 kasser

samt thunfisktran fra Cadiz og Barcelona 103 tdr. og hvalolie fra Glasgow 50 tdr.

Den største del af den hertil indførte tran gaar til det indre af landet, hvoraf betydelige kvanta til Turin og Milano.

Blandt importører anføres i indførselsopgaverne: I Turin G. B. Schiapparelli e figli, Carlo Rognone og Borelli Tavessio e co. I Milano Paganini Villani e co., Carlo Erba, Perelli Paradisi e co., Zini Cortesi e Berni, Società pel Commercio dei Coloniali Droghe e Medicinali, Biancardi Calvi e co., Federico Ferrerio e co., Da Ponte e Ambrosini, Giulio Pastori, Società farmaceutica Preti e co., Rizzio e Lazzaroni. I Rom Società farmaceutica Romana. I Venedig Gius. Antonelli. I Florents Pegna Cesare e figli. I Genua Bo-dano e co.

Efter private opgaver skulde følgende priser have været betalt hersteds for:

	1897.	1898.	1899.
Extra fin i Blikbeholdere med trækasse . .	lire 120	90—85	100
Lys (palinario) i træspand	„ 95	80—85	80
Brun (rosso)	„ 70	70—75	70

pr. tønne à 100 kg. ufortoldet.

Efter den officielle statistik skulde hele indførselen til Italien have udgjort i 1899 af „ikke særskilt nævnte medicinske stoffe“:

	kvintaler 18 441	til værdi lire 3 319 380
og af urensset fisketran	— 13 562 - „ -	583 166

En herværende forretningsmand har i skrivelse til generalkonsulatet anført følgende, der her gengives, selvfølgelig med fornødent forbehold:

„Indførselen til Italien af tran i almindelighed har i de sidste faa aar havt en stedse stigende udvikling, saa at den nu tildrager sig kjøbmænds og statistikeres opmærksomhed.

De hurtige fremskridt, der, især i England, er gjort i disse oliers tekniske bearbejdelse, forøger deres anvendelighed ved at gjøre dem skikket til hidtil ukjendte praktiske og økonomiske brug, saasom til belysning. Og indførselen af disse olier har udviklet sig saa hurtigt og uventet, at det i virkeligheden vilde være meget vanskeligt nu at istandbringe en nøjagtig statistik over indførselen, især i de sidste 2 aar. Paa grund af deres forskellige natur maatte isaafald enhver af dem være tildelt en særskilt klasse i de statistiske importopgaver med adskillelse af torskemedicintran fra hvaltran, sæltran og andre, saavel i raa som raffineret tilstand. Den italienske toldtarif har imidlertid fastholdt de gamle numere og sammenblander, ikke meget logisk, alle disse olier alene under to kategorier: 1) medicinske olier, 2) urensset fisketran. Paa grund heraf er det vanskeligt eller umuligt for statistikere at danne sig et nøie begreb om hele indførselen til Italien af de forskellige slags transorter.

Under første klasse indbefatter toldtarifen al tran af torsk, sæl, hval etc. uden hensyn til farve, naar den kun er raffineret og filtreret, paalæggende en told af 10 francs i guld pr. 100 kilogram brutto; toldvæsenet tager saaledes lidet hensyn til den uhyre forskjel, som der er mellem medicintran og tran bestemt til industrielt brug.

Dette er visselig en i og for sig meget alvorlig mangel, ikke mindre til skade for industrien end for selve staten, eftersom klassen „medicintran“, hvortil toldtarifen henregner alle, er altfor liden, for ikke at sige næsten uden betydning, til at burde kunne indvirke til skade for de andre, ikke medicinske, men industrielle transorter. Hvorfor skulde man da forurette denne sidste og vigtigste klasse af tran, hvis omfang lettelig vilde kunne fordobles eller tredobles, saasomt en mindre byrdefuld toldsats kom til anvendelse derpaa? Vor industri burde visselig her hæve sin stemme og fordre en billigere behandling, men den er vistnok ikke ukjendt med de mange vanskeligheder, som vil møde paa dens vei, før den kunde opnaa et tvilsomt resultat af staten. Den resignerer derfor og søger heller blandt de endnu tiloversblevne udveie de surrogater, som den endnu kan udfinde. Med større vægt kunde der maaske reises klager fra de mere interesserede nationer som Sverige og Norge og England med fordring paa end bedre toldbehandling.

I 2den klasse indbefattes alle transorter i raa, urensset stand, som erlægges en told af 6 francs pr. 100 kg. brutto. Disse transorter indføres imidlertid i altfor smaa mængder; thi da de endnu ikke er raffineret, er de ikke meget bekvemme til brug for vor industri, og moderationen i toldtarifen for disse transorter er for liden til, at de vil kunne forarbeides i Italien.

Hval og sæl. Den største del af tranindførselen til Italien bestaar vistnok af raffineret hval- og sæltran, som navnlig Skotland ved forarbeidelse har bragt op i klassen af lysolier.

Ved sin gule, lyse farve og næsten fuldstændige frihed for lugt er de godt skikket til blanding med lysolie af oliven samt til udelukkende brug i dette øiemød istedetfor andre vegetabiliske lampeolier og med betydelig økonomi. Indførselen af raffinerede lysolier har hos os naaet en stor betydning, og vi tror ikke at feile ved at udtale, at vi alene i forrige aar (1899) i Genuas havn er kommet op til henved 5 000 tønnder. En lignende, om ikke endnu større, kvantitet vil vi antagelig faa i dette aar, at dømme af de gode ankomster i det forløbne fjerdingaar. Dette burde ikke undgaa de oprindelige producenters opmærksomhed, der vilde faa aabnet en meget større og mere direkte mark for sin udførsel, hvis de, efterat have sat sig ind i de systemer, som skotterne har optaget til raffinering af saadan tran, selv lægger sig efter at drive denne op til en saadan fuldkommenhed, at den kan blive skikket for vore markeders krav. Vi kan sikkerlig ikke let tro, at al den tran, der indføres her i Italien, er virkelig tran af sæl eller hval, da dette vilde modsvare et større fiske af hval eller sæl, end hvad der virkelig existerer. Det er derfor meget sandsynligt, at anden tran, saasom af torsk, sild og anden fisk, anvendes af skotterne til tilberedning af denne hvide, raffinerede lysolie. For nordmændene aabnes herved en ny industri, som de ikke mangler midler og evner til at bearbejde.

Torsketran. Indførselen heraf er vistnok nogenlunde, men meget liden i forhold til de andre transorter, hvad enten fordi konsumenten af torskelevertran til medicinsk brug er begrænset, eller fordi tolden paa de industrielle kvaliteter hindrer en mere almindelig brug deraf. Industrien slaar sig derfor let paa andre surrogater, som tunge mineralske olier, linolie etc. Af hensyn til markedets særlige forhold har vi dog den tro, at torsketranen tilsidst vil seire, især hvis den første producent vil støtte importørens anstrengelser.

Vi henstiller til exportørerne disse korte bemærkninger, som flere aars erfaring i denne forretning har indgivet os, og hvormed vi er fremkommet for, navnlig hos de norske producenter, at opmuntre og fremme en mere fuldkommen bearbeidelse, som vil kunne skabe en meget større exportbranche for et af deres fornemste produkter.“

Jern. Med direkte konnossement ankom hertil over England et mindre parti svensk jern. Angaaende hvad der iøvrigt paa indirekte vei er indført fra Sverige, har nærmere opgaver ikke kunnet tilveiebringes, da fornødent materiale ikke hertil har kunnet skaffes, idet den allerstørste del af, hvad der ankommer til Genua, gaar videre til det indre af landet, vistnok hovedsagelig til Turin. Toldvæsenets opgaver angiver ca. 1 million kilogram, medens indførselen efter private opgaver skulde dreie sig om ca. 3 000 tons. Efter velvillig meddelte oplysninger fra de forenede rigers konsuli i Cagliari har tvende derværende huse ialt modtaget ca. 300 tons svensk platjern og rundjern af følgende dimensioner:

Platjern . . .	mm. 180—200	×10—12
"	60—30	×15—30
firkantet og rundt	"	5—60

Priserne siges at have været fordelagtige for importørerne, der har afsluttet kontrakter pr. januar til frcs. 24 pr. 100 kg. fco. Genua.

Til Sassari, der næst Cagliari er den vigtigste by paa Sardinien, indførtes et lignende kvantum jern, men der klages over, at priserne forøges altfor meget ved omladning, agentprovision m. m.

Af gammelt jern og skinner ankom hertil sjøværts direkte fra Sverige 510 tons og fra Norge med den subvenerede dampskibslinie 1 099 tons.

Af svensk hesteskosøm er af en fabrik solgt hersteds kg. 77 250 til priser, der efter de forskellige numere har varieret fra lire 68—112 pr. 100 kilogram cif. Genua, ufortoldet.

Træmasse. Efter toldvæsenets opgaver skulde der være indført: af cellulose kg. 1 060 962 af værdi lire 318 280, hvoraf fra Belgien kg. 11 300, fra Frankrige 12 330, Tyskland 341 370, Storbritannien 31 730, Holland 111 070, Sverige 67 472, de forenede stater 481 690.

Af tør mekanisk træmasse kg. 524 341 af værdi lire 78 645, hvoraf fra Belgien 5 400, Tyskland 210 640, Storbritannien 63 003, Holland 4 100, Rusland 40 870, Sverige 200 320.

I norske skibe aakom fra Norge direkte 780 baller, 120 320 kg.

Nærmere oplysninger om indførselen har ikke kunnet erholdes, da den allerstørste del af importen konsumeres i det indre af landet.

Trælaster. Efter toldvæsenets opgaver skulde indførselen til Genua af „almindelig skaaret træ“ have udgjort i 1899 kg. 58 495 885 af værdi lire 4 387 200, hvoraf fra Sverige kg. 692 496.

Efter private opgaver indførtes sjøværts af:

Pitchpine, høylede planker	41 530 eng. fod, std. 251 à lire	
220, værdi		lire 55 240
— skaarne planker	1 269 850 fod, std. 7 685 à lire	
250, værdi		„ 1 921 250
— bord	11 204 000 fod, std. 5 660 à lire 280, værdi	„ 1 530 000
Gran og furu: Fra Adriaterhavet, planker, kubikmeter 10 000,		
à lire 40		„ 400 000
Bord fra Galatz og Adriaterhavet kubikmeter 20 000 à lire 40		„ 800 000
Bord fra Canada ca. kubikmeter 2 000 à lire 40		„ 80 000
En ladning 3×9 furubord fra Hernösand std. 260		„ 60 000
med tillæg af fragt 16 000.		

Til skibsbrug er af en herværende skibshandler indført ca. 1 000 kg.

hermetisk kjød og fisk af angivet værdi ca. 3 000 frcs. fra Norge. Den kondenserede og hermetiske melk, som her finder afsætning til skibsbrug, ankommer formentlig væsentlig fra England.

Kul. Omfanget af kulimporten til Genua og Savona vil sees af efterfølgende af et herværende importhus udarbejdede opgaver over denne export i aarene:

		Til Genua.	Til Savona.
1881	. . . tons	617 798	"
1882	. . . "	718 381	"
1883	. . . "	869 095	"
1884	. . . "	857 774	401 894
1885	. . . "	1 048 156	355 435
1886	. . . "	1 047 156	396 396
1887	. . . "	1 196 188	452 944
1888	. . . "	1 292 246	487 761
1889	. . . "	1 273 797	"
1890	. . . "	1 496 232	435 690
1891	. . . "	1 463 657	369 829
1892	. . . "	1 529 153	374 262
1893	. . . "	1 610 881	387 675
1894	. . . "	1 867 607	469 928
1895	. . . "	1 823 384	404 258
1896	. . . "	1 892 854	444 707
1897	. . . "	2 109 861	472 638
1898	. . . "	2 122 618	506 893
1899	. . . "	2 356 046	659 446

Savona. (Vicekonsul Martinengos indberetning.) Der ankom i 1899 409 dampskibe dr. 496 387 tons og 667 seilskibe dr. 58 411 tons. Afdampskibene var italienske 102 dr. 79 414 tons, engelske 210 dr. 294 819 tons, tyske 27 dr. 35 580 tons. Af seilskibene var italienske 662 dr. 66 431 tons.

Efter toldbodens opgaver indførtes 654 922 tons kul fra England og Frankrige, 61 840 tons støbejern fra England og Frankrige, 55 060 tons mineralier fra Frankrige og Spanien, 16 819 tons kalk, cement og gibs fra Frankrige og England, 11 740 tons kornvarer fra Rusland, Rumænien og Tyrkiet, 1 332 tons gjødning, 1 177 tons kemiske produkter fra Frankrige og England, 1 003 tons olieagtige stoffe, 411 tons glas og porcelæn fra Frankrige og England, 189 tons mursten, 52 tons trævarer, 35 068 tons petroleum fra Rusland og de forenede stater.

Fra italienske havne indførtes kalk, porcelæn, sand, salt, kornvarer, mineralier, svovl, jern- og staalvarer, karuber, vin og trævarer.

Hele indførselen fra udlandet udgjorde 845 168 tons mod 660 485 tons i 1898.

Udførselen beløb sig til 39 754 tons, hvoraf til udlandet 3 030 tons.

Heraf var 815 tons trævarer, 301 tons nedlagte tomater, 107 tons kandiserede frugter.

Til italienske havne udførtes 36 724 tons, hvoraf staa og støbejern 18 282 tons, slagger 5 012 tons og mursten 4 028 tons.

San Remo. (Vicekonsul Marsaglias beretning.) Skibsfarten bestod væsentlig i kystfart. I 1898 ankom 3 dampskibe og 76 seilskibe medbringende kul, vin, trævarer, olie m. m. fra andre italienske havne. Af andre indførselsartikler kan nævnes fisk, fersk, tørret og saltet, ost, frugter og grønsager, hør, klid, jern, is og sne, ler- og glasvarer, pakpapir og skrivpapir. Sæbe kommer fra Sampierdarena og Marseille, men der er ogsaa i San Remo flere fabriker derfor.

Af skandinaviske artikler kunde der foregaa direkte indførsel til San Remo af trælast samt klipfisk og tørfisk, hvilket nu ankommer hertil fra Sverige og Norge over Genua.

Hermetik indføres for tiden til San Remo væsentlig fra England, men skandinaviske fabrikanter kunde, for at faa sine varer kjendt, sende dem til handlende her, som Steiner & Saluzzi eller G. Semiglia, der antagelig vilde overtage afsætningen mod en provision.

Turin. (Vicekonsul Rossis beretning.) Handelsforbindelserne mellem Turin og Sverige og Norge er lidet betydelige, og skjønt handel og industri her er saa udviklet, er udførselen af piemontesiske produkter til Sverige og Norge meget ringe.

Det samme gjælder ikke om indførselen af svenske og norske produkter, der viser en ganske betydelig bevægelse.

Udførsel. Angaaende udførselen fra Piemont til Sverige og Norge kan foruden endel ting af mere forsvindende betydning, saasom forarbejdet papir og metaltraad, nævnes drikkevarer, hvoraf nogen udførsel finder sted. Det vigtigste firma er huset Martini og Rossi, som afsender vermuth for ca. 30 000 frcs., hvoraf 6 000 til Kristiania, 10 000 til Stockholm og resten omtrent ligelig fordelt mellem de to lande. De andre huse naartilsammen ikke op til dette tal; dog har huset Cinzano og huset Cora repræsentant i Stockholm.

Indførsel. Sverige. Blandt de produkter, der indføres fra Sverige til Turin, fortjener jern størst opmærksomhed. Dette nyder et udmærket renommé, som ogsaa er vel fortjent, og er meget efterspurgt og anseet. Der er agenter, som kun befatter sig med denne artikel.

I 1899 udgjorde indførselen af valset jern, stangjern, sømjern, „verghette“, hamret jern og søm ialt henved 2 600 tons (tonnellate). Heraf sendes omtrent halvdelen til Sardinien. Af gammelt jern stiger indførselen til 10—12 000 tons.

Aluminium, der engang var meget eftersøgt, er nu opgivet, fordi det tilsmudses i ilden og lettelig tager skade. Man kan derfor ikke benytte det til køkkenredskaber. Der er dog endnu et hus i Milano og et i Tyskland, som leverer dette slags produkter til Turin.

Norge. Der er flere vigtige indførselsartikler fra Norge til Turin.

Den vigtigste er torsketran, hvoraf der foregaar en betydelig konsumtion. De vigtigste huse, som befatter sig med denne vare, er G. B. Schiapparelli e figli, Borelli e Pavesio og Gandolfi e Ottino. Priserne cif. Genua er følgende:

Meget fin, „olio fegato merluzzo bianco a vapore“ i blikkasser og trækasser indeholdende 100 kg.	lire 96
Lys, „olio fegato merluzzo giallo vergine“ i egebeholdere indeholdende 100 kg. netto	” 74
Brun, „olio fegato merluzzo rosso vergine“ i beholdere af eg indeholdende 100 kg. netto	” 65

Hvid medicintran fra Newfoundland:

Petroleumsfede 100 kg.	” 62
Egefede 100 kg.	” 65
Blikkasser og trækasser	” 68

Priserne for al medicintran er steget betydelig i den sidste tid og vil, som det synes, fremdeles tiltage, da produktionen ikke vokser, og efterspørgselen stedse stiger.

Den gennemsnitlige konsumtion af torskelevertran i Turin er 350—400 tønder à 100 kg. aarlig.

Ogsaa tørfisk sælges her i betydelig mængde, næsten som i Genua; den er for de fattige et meget vigtigt fødemiddel i ugens løb og for de rige om fredagen, katolikernes fastedag.

Den tredje indførselsartikel er trævarer, der i Turin er meget anseet og efterspurgt, især furu og gran.

Blandt indførselsartikler fra Sverige og Norge maa fremdeles nævnes træmasse. Det er ikke muligt at skjelne mellem indførselen fra Sverige og Norge, da varen gaar gennem kommissionærer i Hamburg. Man maa skjelne mellem træmasse og cellulose. Den egentlige træmasse konsumeres lidet her som andre steder. Derimod benyttes cellulose i stor udstrækning. Priserne holdes hemmelige, som det synes af frygt for konkurrence mellem de store og smaa papirfabriker.

Milano. (Vicekonsul Szylanskis beretning).

Fyrstikindustrien. Som allerede omtalt i forrige aarsberetning, har alle de største fyrstikfabrikanter, undtagen en, forenet sig til et syndikat, hvis bestyrelse har sit sæde i Milano. Syndikatet har bestaaet i om-

trent et aar, men det er vanskeligt at erfare noget om, hvilke fordele dets oprettelse har bragt medlemmerne; foruden at tiden har været for kort til at kunne dømme herom, holdes resultaterne hemmelige. Nylig har syndikatet udsendt et cirkulære med underretning om, at det paa grund af de forhøiede priser paa alle varer i almindelighed og særlig raastoffe havde bestemt sig til at forhøie prisen paa fyrstikker med 20 pct. Denne forhøielse er uhyre stor, saameget mere som raamaterialet for fyrstikker langtfra er steget i i samme forhold.

Det eneste tegn, der kan antyde, at syndikatet, ialfald hidtil, ikke har havt stor indflydelse paa industriens gang, fremgaar af en sammenligning af udførselen af fyrstikker i de første 4 maaneder af aaret i de sidste 5 aar. Den udgjorde: 1896 kvintaler 6 466, 1897 6 570, 1898 6 705, 1899 5 413, 1900 6 554. Fra forrige aar er forskjellen ca. 100 kvintaler for de 4 første maaneder.

Ved en sammenligning af udførselen for hele aaret i de sidste 5 aar, viser der sig nærmest en nedgang, som det fremgaar af følgende tal over udførselen (i kvintaler): 1895 17 607, 1896 20 765, 1897 22 036, 1898 19 883, 1899 17 894. Heraf fremgaar, at udførselen siden 1897 er nedgaaet med ca. 2 000 kvintaler aarlig.

Hidtil synes syndikatet ikke at have været særdeles heldigt. De smaa fabrikanter, der er udenfor syndikatet, og som ikke har store almindelige udgifter, gjør dem en alvorlig konkurrence, især da saavel konsumenterne i Italien som i det yderste Østen og Egypten (hvorhen næsten hele udførselen af de her fabrikerede fyrstikker gaar) ikke er vanskelige og især søger billig pris uden at bryde sig saameget om kvaliteten.

Møbelindustrien. Af træmøbler producerer Italien alle slags fra den almindelige, kurante vare til beslaaede, udskaaene og indlagte luksusmøbler, undtagen træmøbler bøiet med damp (à la Thouet), der fabrikeres i meget ringe udstrækning, og hvoraf mindre mængder leveres i Udine (Venedig) og Catania (Sicilien).

Møbelfabrikationen er meget udbredt i hele Italien, men de vigtigste centrer er følgende: 1) Lombardiet (Milano og omegn), 2) Venetien (Venedig og Vicenza) og 3) Toscana (Livorno). Jeg indskrænker mig til at nævne de to sidste centrer, idet nedenstaaende bemærkninger alene angaar Lombardiet.

Fraseet møbler af bøiet træ, hvoraf indførselen betydelig overgaar udførselen, idet Østerrige næsten leverer det hele, er indførselen af alle andre slags møbler særdeles ringe, medens udførselen gaar op til betydelige kvantiteter. Der udføres til alle lande og især til nabolandene; saaledes er f. eks. alle hoteller paa Rivieraen ved Middelhavet, heri indbefattet Nizza, møbleret af fabrikanter i Milano. Modsat hvad tilfældet er i andre lande, findes der ingen, eller ialfald meget faa egentlige fabrikker, der anbringer i et enten ved damp eller vand drevet verksted et stort antal arbejdere, saa at arbeidet deles. I Lombardiet er der kun to verksteder af denne slags, et tilhørende huset Meroni og Fossati, det andet Paleari Fernando e figli, begge beliggende i Lissone nær Milano. Iøvrigt drives denne vigtige industri som i

middelalderen af smaa arbejdsherrer, der arbejder hjemme i sit eget hus med nogle arbeidere, der ofte udgjør en del af familien.

Disse smaa arbejdsherrer, der er spredt om i byen og paa landet, arbejder for regning af de store forhandlere eller oplag af møbler, der samtidig med ordren tillige leverer modellen og ofte ogsaa det nødvendige træ.

Der findes ingen deling af arbeidet i den forstand, hvori dette ord almindelig opfattes i de store fabriker, hvor hver arbeider kun gjør et enkelt stykke og altid det samme. Her udfører enhver af de smaa leverandører møblet i sin helhed uden bistand af andre udenfor sit verksted og alene slutningsarbejderne som fernisering etc. udføres i de centrale verksteder ved forhandleren, der har givet ordren. Derimod har de smaa leverandører ofte sine specialiteter. En forfærdiger saaledes især stole, en anden møbler til soveværelser, en tredje til spisestuer etc. Heraf fremgaar, at de store møbelhuse i Milano snarere er oplag eller kommissionærer for møbler end egentlige fabrikanter.

Møbelindustrien er ikke udelukkende koncentreret i Milano, men væsentlig paa landet deromkring med to eller tre vigtigere centrer saasom Lissone, Cantù, Meda etc. I disse centrer findes i regelen en skole for tegning og træskjæring, og takket være den blandt de italienske arbeidere meget udbredte artistiske sans, findes der i hvert centrum nogle gode tegnere og skjærere, saa at man paa stedet helt kan fuldende de fabrikerede møbler uden at ty til Milano.

Jeg taler selvfølgelig her kun om møbler og skulpturer af den almindelige slags, der udføres i store mængder. De virkelige kunstneriske møbler, der ofte er meget smukke, gjøres kun paa bestilling og næsten udelukkende i Milano.

Paa grund af det system, hvorefter arbeidet næsten udelukkende foregaar udenfor de store fabriker, har møblerne et vist personligt præg af den, som har forfærdiget dem, hvilket bevirker, at der sættes pris paa dem. Der findes endel af disse smaa leverandører, der alene arbejder med 3—4 arbeidere, der har stor anseelse og er meget søgt af møbelhandlere eller kommissionshuse.

Arbejdernes løn er ikke meget betydelig og veksler efter deres dygtighed fra 2 francs 50 til 8 à 10 francs og endog mere i særegne tilfælde. I fabrikkerne betales arbejderne enten for dagen eller efter akkord, hvorimod de arbeidere, der arbejder hjemme, næsten altid betales efter akkord.

Efter de sidste statistiske opgaver var antallet af de med møbelindustrien sysselsatte arbeidere i Lombardiet over 10 000, hvoraf 9 000 i Milano og omegn, 500 i Cantù (provinzen Como) og omtrent 500 andre, fordelt i smaa centrer i provinserne Bergamo og Cremona.

Møbelhandlerne formidler i regelen selv udførselen. De fornemste har store oplag i Milano; de, der kun besidder mere begrænsede midler, besørger kun kommissioner, efterhaanden som de modtager dem, og fordeler dem blandt de forskellige hjemwearbidere, saa at de snarere maa betragtes

som kommissionshuse tjenende som mellemlid mellem producent og konsument end som forhandlere.

Endel af raastoffet for denne industri, saavel almindeligt træ som nødde-træ, leveres af Italien selv, men landets produktion er langt fra at være tilstrækkelig, og man maa indføre fra udlandet betydelige kvantiteter saavel af almindeligt som fint træ. Finer kommer næsten udelukkende fra udlandet. Alene i 1898 indførtes fra Frankrige 3 500 kvintaler. Vistnok er der i Lombardiet tre smaa fabrikker for finertræ, men de er saavel i henseende til kvantitet som kvalitet langt fra tilstrækkelige. For omtrent 2 maaneder siden er i Milano aabnet en fjerde nogenlunde betydelig fabrik under firma De Cristoforis Wuhrrer & co.

Indførselen af træ til møbler var i de sidste 2 aar:

	1899.	1898.
a) Almindeligt, ikke eller kun ringe bearbejdet, tons	65 484	54 094
firhugget, skaaret paa længden	„ 486 470	?
b) Træ til kunstsnedkerarbejde:		
ikke skaaret	„ 10 854	11 456
skaaret paa længden	„ 5 315	4 059
i planker eller firkantet	„ 453	709

Opgaverne over indførsel og udførsel af møbler viser for samme aar følgende tal:

	1899.	1898.		
	Indførsel.	Udførsel.	Indf.	Udf.
a) Ikke stoppede:				
af almindeligt bøiet træ . . kvintaler	5 438	247	5 139	182
andre møbler af almindeligt træ	— 1 534	7 535	1 221	7 332
kunstsnedkerarbejde	— 612	7 479	572	6 464
med finer og udskaaret	— 118	6 059	121	2 155
b) Stoppede:				
af almindeligt træ	— 186	106	207	202
kunstsnedkerarbejde	— 226	109	117	297
med finer og udskaaret	— 12	147	17	238

Papirindustrien. Siden min sidste aarsrapport er intet nyt at bemærke hverken om fabrikationen eller indførselen af de forskjellige slags træmasse, hvilket befinder sig omtrent i samme stilling som før.

Skjønt ingen ny cellulosefabrik er aabnet, er indførselen deraf gaaet noget ned, nemlig til 180 849 kvintaler i 1899 mod 181 313 i 1898.

Af anden papirmasse indførtes:

	1898.	1899.
Vaad kvintaler	?	1 622
Tør —	30 693	32 682

eller en forøgelse af 1 996 kvintaler for aaret 1899.

Hele indførselen af de forskjellige slags papirmasse var i 1899 215 160 kvintaler fordelt som følger: Østerrige-Ungarn kv. 115 280, Tyskland 64 101, Belgien 207, Sverige og Norge 6 816, Schweiz 5 759, andre lande 22 997.

Det fortjener at bemerkes, at Sveriges og Norges andel er forholdsvis ringe, 7 000 kv., hvorhos den største del af denne kvantitet bestaar af mekanisk træmasse.

Pengeforhold.

Kursen paa rentebærende italienske statspapirer (Rendita Italiana) og agio mellem italienske papirpenge og guldmynt har i 1899 stillet sig saaledes:

	Rendita Italiana. Agio.	
Ult. januar	100.60	107.60
„ februar	103	107.90
„ marts	101.70	107.80
„ april	102.10	107.60
„ mai	102.40	107.10
„ juni	102.55	107.30
„ juli	99.30	107.55
„ august	99.30	107.50
„ september	99.70	107.35
„ oktober	99.60	107.00
„ november	100.15	106.30
„ december	100.15	107.35
Gjennemsnit	100.88	107.33

Generalkonsulatets kontor er i Via Mameli nr. 36, aabent 10—12 og 1½—4.

Cadiz.

Aarsberetning for 1899 fra konsul C. Segerdahl, dateret 31te marts 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	29	15 910	29	15 910	2	1 188	28	15 695	30	16 883
Seilskibe	-	-	6	1 492	6	1 492	-	-	20	3 284	20	3 284
Sum	-	-	35	17 402	35	17 402	2	1 188	48	18 979	50	20 167
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	4	2 389	34	22 442	38	24 831	-	-	62	37 524	62	37 524
Seilskibe	11	5 496	6	2 692	17	8 188	-	-	1	473	1	473
Sum	15	7 885	40	25 134	55	33 019	-	-	63	37 997	63	37 997
Totalsum af ladede fartøier	15	7 885	75	42 536	90	50 421	2	1 188	111	56 976	113	58 164
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	973	1	973	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	7	624	8	1 640	15	2 264	-	-	1	575	1	575
Sum	7	624	9	2 613	16	3 237	-	-	1	575	1	575
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	34	23 016	34	23 016	-	-	12	12 259	12	12 259
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	247	14	7 178	15	7 425
Sum	-	-	34	23 016	34	23 016	1	247	26	19 437	27	19 684
Totalsum af ballastede fartøier	7	624	43	25 629	50	26 253	1	247	27	20 012	28	20 259

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 370 340.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 621 050.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 35 norske fartøier dr. 28 155 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 50 dr. 36 013 tons, til hovedstationen 26 dr. 16 153 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 937.37, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 307.39; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 653.70. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 616.57, ved vicekonsulsstationerne kr. 789.41; heraf tilfaldt konsulen kr. 394.70. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 602.34.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 206.08, i svenske sager kr. 88.79, i andre sager kr. 32.76; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 463.32, i svenske sager kr. 55.23, i andre sager kr. 16.38.

De fartøier, som for at laste eller losse har besøgt distriktet i 1899, har været fordelte saaledes:

Hovedstationen:

20 svenske dampskibe	dr. tilsammen 14 687 tons
6 " seilskibe	" — 1 466 "
eller 26 svenske fartøier	dr. tilsammen 16 153 tons
30 norske dampskibe	dr. tilsammen 16 883 tons
21 " seilskibe	" — 3 756 "
eller 51 norske fartøier	dr. tilsammen 20 639 tons

De af disse optjente bruttofragter beløber sig til for svenske ankomende dampskibe kr. 500 00, seilskibe kr. 17 130 00, afgaaende svenske dampskibe kr. 69 100.00, seilskibe kr. 34 420.00; norske ankomende dampskibe kr. 19 300.00, seilskibe kr. 34 310.00, afgaaende norske dampskibe kr. 74 950.00, seilskibe kr. 75 250.00.

Desuden er havnen i transit blevet besøgt af 4 norske fartøier dr. tilsammen 2 247 tons.

Vicekonsulsstationerne.

Sevilla er blevet besøgt af:

1 svensk dampskib	dr. 808 tons
3 svenske seilskibe	dr. tilsammen 817 "
eller 4 svenske fartøier	dr. tilsammen 1 625 tons
18 norske dampskibe	dr. tilsammen 12 253 tons
1 norsk seilskib	dr. 89 "
19 norske fartøier	dr. tilsammen 12 342 tons.

De af disse optjente bruttofragter udgjør for svenske ankomende dampskibe kr. 9 990.00, seilskibe kr. 16 540.00, afgaaende svenske dampskibe

**

kr. 8 340.00; norske ankommende dampskibe kr. 61 310.00, seilskibe kr. 1 780.00, afgaaende norske dampskibe kr. 73 710.00.

Huelva er blevet besøgt af:

14 svenske dampskibe	dr. tilsammen 12 683 tons
1 svensk seilskib	" 378 "
eller 15 svenske fartøier	dr. tilsammen 13 061 tons
32 norske dampskibe	dr. tilsammen 20 327 tons
1 norsk seilskib	" 247 "
eller 33 norske fartøier	dr. tilsammen 20 574 tons

De af disse optjente bruttofragter udgjør for svenske ankommende dampskibe kr. 15 210.00, seilskibe kr. 7 540.00, afgaaende svenske dampskibe kr. 140 840.00; norske ankommende dampskibe kr. 2 320.00, seilskibe kr. 7 550.00, norske afgaaende dampskibe kr. 359 810.00.

Desuden er havnen i transit blevet besøgt af 1 norsk fartøi dr. 348 tons.

Sta. Cruz de Tenerife er blevet besøgt af:

2 svenske dampskibe	dr. tilsammen 3 336 tons
1 svensk seilskib	" 398 "
eller 3 svenske fartøier	dr. tilsammen 3 734 tons
7 norske dampskibe	dr. tilsammen 4 332 tons
4 " seilskibe	" — 1 738 "
eller 11 norske fartøier	dr. tilsammen 6 070 tons

De af disse optjente bruttofragter udgjør for svenske ankommende dampskibe kr. 33 360.00, seilskibe kr. 4 230.00; norske ankommende dampskibe kr. 33 810.00, seilskibe kr. 13 970.00, afgaaende norske dampskibe kr. 820.00.

Desuden er havnen i transit bleven besøgt af 3 norske fartøier dr. tilsammen 2 545 tons.

Las Palmas er blevet besøgt af:

1 svensk dampskib	dr. 1 151 tons
15 norske dampskibe	dr. tilsammen 10 935 tons
11 " seilskibe	" — 6 114 "
eller 26 norske fartøier	dr. tilsammen 17 049 tons

De af disse optjente bruttofragter udgjør for svenske ankommende-kr. 15 640.00; for norske ankommende dampskibe kr. 118 080.00, seilskibe kr. 77 910.00, afgaaende norske dampskibe kr. 36 510.00.

Desuden er havnen i transit blevet besøgt af 2 svenske fartøier dr. tilsammen 439 tons og 8 norske fartøier dr. tilsammen 10 673 tons.

Sanlucar de Barrameda er blevet besøgt af 1 svensk seilskib dr. 289 tons.

Den af dette optjente bruttofragt udgjør kr. 3 040.00.

Desuden er havnen i transit for toldklarering til Sevilla blevet besøgt af 3 svenske fartøier dr. tilsammen 1 350 tons og 19 norske fartøier dr. tilsammen 12 342 tons.

Algeciras er i aaret ikke blevet besøgt af noget svensk eller norsk fartøi.

Fragterne har i aaret været:

Cadiz. Trævarer fra Sverige og Finland pr. seilskib for bord, battens og planker frc. 55 à 64 pr. std.

Kul fra Cardiff 7 sh. 6 d à 7 sh. 7 d pr. ton, fra Newcastle 8 sh. pr. ton.

Vin til Stockholm pr. dampskib £ 1. 5. 0 pr. pibe, til Göteborg pr. do. £ 1. 5. 0 pr. do., til Kristiania 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 pr. seilskib £ 1. 0. 0, alt med 10 pct.

Salt til Finland pr. dampskib fmk. 1.80 pr. finsk tønne, pr. seilskib fmk. 1.70 à 1.80 pr. do., til Montevideo og den argentinske kyst 10 à 15 sh. pr. ton, til floderne op til Rosario og Paysandú 11 sh. à 18 sh. pr. do., til Rio Grande, San José do Norte, Pelotas og Rio Janeiro 25 à 30 sh. pr. do., til Newfoundland 10 à 12 sh. pr. do.

Sevilla. Trævarer fra Østersjøen frc. 64 à 75 pr. std, kul fra England 7 sh. 6 d à 8 sh. pr. ton, kokes fra do. 8 sh. 6 d à 10 sh. pr. do., ildfast sten fra do. 8 sh. 6 d à 9 sh. pr. do., korkebark til New York \$ 1.25 à 1.50 pr. balle, sæbe i kasser til do. \$ 6.00 pr. ton, vin til do. \$ 6.00 pr. do., oliven til do. \$ 4.00 pr. bocoy, lakrits til do. 20 sh. pr. ton, mineral til England 7 sh. 6 d à 9 sh. pr. do., do. til Antwerpen frc. 10 pr. do., appelsiner til England 1 sh. 9 d à 2 sh. pr. kasse, do. til Frankrige frc. 2.50 à 3.00 pr. do., do. til Antwerpen frc. 2.90 à 3.00 pr. do., bly i takker til Frankrige frc. 10.00 pr. ton, korkebark til do. frc. 75.00 pr. do., skaaren kork til do. frc. 75.00 pr. do., vinsten til do. frc. 25.00 pr. do.

Huelva. Kul fra England 5 sh. 6 d à 6 sh. 6 d pr. ton, mineral til do. 8 sh. 6 d pr. do., do. til kontinentet 9 sh. pr. do., do. til de forenede stater 11 sh. 6 d pr. do.

Sta. Cruz de Tenerife.

Til England	15 sh. pr. ton,	
- Tyskland	15 sh. - "	
- Frankrige	frc. 30 à 100 - "	
- Italien	" 30 à 100 - "	} alt efter lad- ningens beskaffenhed.
- Spanien	pes. 30 à 60 - "	
- Venezuela	" 50 à 130 - "	
- Cuba og Puerto Rico	frc. 40 à 100 - "	

alt med 10 pct.

Las Palmas. Kassebord fra Skandinavien pr. dampskib 41 sh. 3 d à 57 sh. 6 d pr. std., pr. seilskib 36 à 47 sh. pr. std.

Sanlucar de Barrameda. Kul fra England 7 sh. 6 d pr. ton, vin til do. 30 à 35 sh. pr. do., tomme fæde til do. 4 sh. pr. fad.

Import.

Trævarer. Importen har været: 1899 til Cadiz 2 589 Ptb. std., til Sevilla 5 543 do., til Huelva 1 998 do., til Sta. Cruz 10 591 do., til Las Palmas 2 348 do.; af disse kom fra Sverige til Cadiz 119 Ptb. std., til Sevilla 472 do., til Huelva 487 do., til Las Palmas 243 do. og fra Norge til Huelva 125 Ptb. std., til Sta. Cruz 1 553 do., til Las Palmas 2 105 do.; resten er kommet: til Cadiz 1 830 Ptb. std. fra Finland, 415 do. sviller fra Frankrige, 225 do. fra Canada; til Sevilla 4 620 do. fra Finland, 355 do. fra de forenede stater og Canada, 96 do. fra andre lande; til Huelva 1 167 do. fra de forenede stater, 219 do. fra Portugal; til Sta. Cruz 8 800 do. fra de forenede stater, 238 do. fra andre lande mod i 1898 til Cadiz 1 467 do., til Sevilla 6 052 do., til Sta. Cruz 1 569 do., til Las Palmas 1 186 do.; af disse kom fra Sverige til Sevilla 130 do., til Las Palmas 197 do. og fra Norge til Sevilla 982 do., til Sta. Cruz 608 do., til Las Palmas 989 do.

Importen i 1899 viser saaledes: til Cadiz 1 122 Ptb. std. forøgelse, til Sevilla 509 do. formindskelse, til Huelva 1 998 do. forøgelse, til Sta. Cruz 9 022 do. do., til Las Palmas 1 162 do. do.; deraf fra Sverige til Cadiz 119 do. forøgelse, til Sevilla 342 do. do., til Huelva 487 do. do., til Las Palmas 46 do. do. og fra Norge til Sevilla 982 do. formindskelse, til Huelva 125 do. forøgelse, til Sta. Cruz 945 do. do., til Las Palmas 1 116 do. do.

Af Stav til bødkerarbeide er til Cadiz importeret i 1899 3 871 825 stk. fra de forenede stater, i 1898 3 350 734 stk., deraf 3 231 357 stk. fra do.

Jern. Cadiz's import af baandjern til bødkerarbeide var 209 231 kg. fra England. Af andre sorter importeredes: Jernplader og rujern 1815 104 kg. deraf 1 070 772 kg. fra Belgien, jernrør 35 116 kg.; deraf 29 707 kg. fra England, skruer, spiger og bolte 48 852 kg.; deraf 33 148 fra Frankrige, jernmanufakturvarer 74 507 kg.; deraf 47 029 fra Belgien.

Salt fisk. Importen har været:

Cadiz i 1899 48 412 kg. fra Norge, 2678 kg. fra England, 2 122 kg. fra andre lande, tils. 53 212 kg. mod i 1898 98 685 kg. fra Norge, 2 823 kg. fra England, tils. 101 508 kg.

Sevilla i 1899 566 018 kg. fra Norge, 30 686 kg. fra England, 27 999 kg. fra de forenede stater, tils. 624 703 kg. mod i 1898 778 000 kg. fra Norge, 25 840 kg. fra Danmark, tils. 803 840 kg.

Huelva i 1899 2 000 kg. fra Norge, 628 995 kg. fra Portugal, 798 505 kg. fra Frankrige, tils. 1 429 500 kg. mod i 1898 21 874 kg. fra Norge, 600 101 kg. fra Frankrige, tils. 621 975 kg.

St. a Cruz i 1899 60 148 kg. fra Tyskland, 12 756 kg. fra England, tils. 72 904 kg. mod i 1898 69 190 kg. fra Tyskland, 20 843 kg. fra England, tils. 90 033 kg.

Export.

Vin. Exporten har været:

Fra Cadiz i 1899 8 607 654 liter til England, 5 312 217 liter til Frankrige, 1 325 899 liter til Tyskland, 1 206 040 liter til Mexico, 532 690 liter til Sverige, 431 485 liter til Norge, 125 960 liter til de forenede stater, 3 424 632 liter til 23 andre lande, tils. 21 016 577 liter mod i 1898 9 233 453 liter til Frankrige, 8 949 823 liter til England, 2 184 740 liter til Mexico, 1 268 290 liter til Tyskland, 503 860 liter til Sverige, 263 476 liter til Norge, 98 068 liter til de forenede stater, 4 282 109 liter til 14 andre lande, tils. 26 783 819 liter.

Sevilla i 1899 781 594 liter til Frankrige, 403 118 liter til England 72 796 liter til andre lande, tils. 1 257 508 liter mod i 1898 5 212 444 liter.

Huelva i 1899 55 592 901 liter til Frankrige mod i 1898 68 659 713 liter.

Sanlucar i 1899 43 818 liter til Ceuta, 37 716 liter til Frankrige, 15 350 liter til England, tils. 96 884 liter mod i 1898 270 324 liter.

Vinhøsten er i aaret 1899 faldt mindre rigelig ud i hele distriktet, hvilket gjør, at priserne er fastere med tendens til stigning.

Phylloxeraen gjør fremdeles stor ødelæggelse, men man fortsætter med indpodning af amerikanske planter med større iver end før paa grund af de gode resultater, som herved er opnaaet.

Salt. Cadiz. Under 1899 indhøstedes:

137 000 læster fra hvilke man regner, at der vil afgaa
27 400 „ i smeltning før afladningen,

altsaa 109 600 læster, hvortil kommer

192 554 $\frac{1}{2}$ læster beregnet lager den 1ste januar 1899 eller

302 154 $\frac{1}{2}$ læster, hvoraf exporteredes i 1899

95 025 $\frac{1}{4}$ „ ,

hvorefter 207 129 $\frac{1}{4}$ læster laa færdig til afladning den 1ste januar 1900.

Udvindingen af denne artikel foregik under gunstige veirforholde, hvorfor ogsaa fjoraarets høst blev af god kvalitet, omend i kvantitativ henseende noget mindre end et middelsaars.

Prisen er fremdeles pes. 24 pr. Cadizlæst ved fartøiets side her i havnen, hvilket har været gjængs pris siden august 1892, men udenlandske kjøbere har fremdeles en given fordel i pesetaens lave værdi.

Exporten har været som følger:

1899: 83 980 læster til udlandet	
11 045 $\frac{1}{4}$ „ indenlands,	
tilsammen 95 025 $\frac{1}{4}$ læster à 2 $\frac{1}{8}$ engelske tons eller	
201 929 engelske tons.	

1898: 64 906 $\frac{1}{2}$ læster til udlandet,	
12 201 $\frac{3}{4}$ „ indenlands,	
tilsammen 77 108 $\frac{1}{4}$ læster.	

Forbruget i 1899 udviser saaledes en forøgelse af:

19 073 $\frac{1}{2}$ læster til udlandet samt en formindskelse af	
1 156 $\frac{1}{2}$ „ - indlandet eller en totalforøgelse af	
17 917 læster.	

Til Sverige og Norge er i aarets løb intet exporteret, hvilket ogsaa var tilfældet i 1898, hvad Sverige angaar, medens der til Norge exporteredes 544 læster.

Sanlucar de Barrameda.

Lagrene var ved begyndelsen af 1899	3 090 læster
I samme aar indhøstedes	2 428 „
Tilsammen	5 518 læster
Af disse afhændedes	3 500 „
Restlager 1ste januar 1900	2 018 læster.

Saltprisen var i aaret 20 à 22 pesetas pr. læst.

Olivenolie. Af denne artikel exporteredes fra Cadiz i 1899 3 220 718 kg.; deraf 2 192 440 kg. til Cuba mod i 1898 3 191 957 kg.; fra Sevilla i 1899 3 157 603 kg.; deraf 2 865 032 kg. til England mod i 1898 6 842 709 kg.

Oliven. Af denne artikel exporteredes fra Cadiz i 1899 2 064 144 kg.; deraf 997 243 kg. til Cuba mod i 1898 1 080 852 kg.; fra Sevilla i 1899 2 448 592 kg.; deraf 1 225 207 kg. til de forenede stater mod i 1898 2 970 760 kg.

Malm fra Huelva.

Exporten har været i 1899 34 581 tons jernpyrit til England, 5 165

tons do. til Frankrige, 4 715 tons do. til Italien, 16 348 tons do. til Holland, 16 423 tons do. til Østerrige, 2 540 tons do. til Danmark, 16 325 tons do. til de forenede stater, tils. 96 097 tons mod i 1898 239 240 tons.

I 1899 720 687 tons kobbermalm til England, 3 886 tons do. til Frankrige, 8 585 tons do. til Belgien, 6 845 tons do. til Italien, 162 335 tons do. til Holland, 81 464 tons do. til Tyskland, 3 061 tons do. til Østerrige, 126 275 tons do. til de forenede stater, tils. 1 113 138 tons mod i 1898 858 544 tons.

I 1899 27 569 tons precipiteret kobber til England, 221 tons do. til Frankrige, 217 tons do. til Belgien, 456 tons do. til Italien, tils. 28 463 tons. mod i 1898 32 229 tons.

I 1899 14 838 tons røstet kobbermalm til England mod i 1898 14 515 tons.

I 1899 13 771 tons manganmalm til England, 6 517 tons do. til Frankrige, 121 928 tons do. til Belgien, 10 486 tons do. til Italien, 100 tons do. til Holland, 9 094 tons do. til Tyskland, 504 tons do. til Østerrige, 2 901 tons do. til de forenede stater, tils. 165 301 tons mod i 1898 123 048 tons.

I 1899 1 056 tons kobbersulfat til Frankrige, 1 370 tons do. til Italien, 432 tons do. til Tyskland, 196 tons do. til Portugal, tils. 3 054 tons mod i 1898 3 429 tons.

I 1899 820 tons kviksølv til England mod i 1898 639 tons.

I 1899 195 tons sølvholdigt bly til England mod i 1898 294 tons.

I 1899 113 tons jernmalm til Frankrige, 3 703 tons do. til Belgien, 7 976 tons do. til Holland, 8 649 tons do. til Tyskland, tils. 20 441 tons mod i 1898 18 787 tons.

I 1899 28 429 tons kobberpyrit til Frankrige, 1 609 tons do. til Italien 30 602 tons do. til Holland, 10 167 tons do. til Tyskland, 475 tons do. til Østerrige, 1 154 tons do. til Norge, 65 971 tons do. til de forenede stater tils. 138 407 tons mod i 1897 72 896 tons.

I 1899 1 027 tons blende til Belgien.

Kurserne har i aaret været mere stabile end i det foregaaende og noteredes som følger:

Paa London av. pes. 29.23 à 34.00 pr. £ 1. 0. 0

„ Paris „ „ 117.00 à 134.60 pr. franc. 100.00

mod i forrige aar:

Paa London av. pes. 31.82 à 54.45 pr. £ 1. 0. 0

„ Paris „ „ 126.00 à 215.00 - franc. 100.00.

Toldindtægterne for Cadiz's provins beløb sig i 1899 til pes. 3 103 898.99 mod i 1898 pes. 2 061 004.48.

Den nye navigationsskat for samme provins beløb sig til pes. 269 998.72 og krigsskatten til pes. 311 631.17 mod i 1898 navigationsskatten pes. 234 743.24 og krigsskatten pes. 197 940.04.

Karantæne. Lazaretterne for obligatorisk karantæne er i Spanien fremdeles følgende: San Simon i Vigo, St. a Maria de Oza i Coruña, Pedrosa i Santander og Mahon i Mahon.

Foruden tilfældige karantæneforordninger gjælder permanente bestemmelser for fartøier kommende fra samtlige havne i den mexikanske bugt, La Guayra, Costa Firme og Antillerne — for gul feber —, naar fartøierne afgaar derfra mellem mai og 30te september, men for den øvrige del af aaret er de frigtage derfor.

Konsulatet har i embedsanliggender modtaget 301 og expederet 254 skrivelser.

Certifikater, legalisationer og notarielle forretninger har været 64 i tallet.

Ved konsulatet foretoges følgende paa- og afmønstringer: Med svenske fartøier ingen, med norske fartøier paaomnstringe: norske sjømænd 1, udenlandske 5, tils. 6; afmønstringe: norske sjømænd 5, udenlandske 2, tils. 7.

Ingen rømninger anmeldtes i aaret.

I det herværende hospital er ved konsulatets forsyng i aaret blevet indtaget 1 norsk sjømand, som udskreves frisk.

Konsulatet har i aaret hjemsendt 2 norske sjømænd.

I havari indkom blot den norske bark „Lotos“ fra Lillesand.

I konsulatmatrikelen er indskrevet følgende undersaatte: i Cadiz 7 svenske og 1 norsk, tils. 8, i St. a Cruz 5 svenske.

Konsulatets adresse er Ahumada 7 og holdes aabent fra 9 til 11 fm. og 12 midd. til 5 em.

St. Petersburg.

*Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Gust. M. Damberg,
dateret 18de/5te mai 1900.*

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	13	3 175	36	15 074	49	18 249	6	1 580	24	9 311	35	10 891
Seilskibe	4	1 288	39	20 825	43	22 113	3	1 881	11	3 417	14	5 298
Sum	17	4 463	75	35 899	92	40 362	9	3 461	40	12 728	49	16 189
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	13	2 553	118	119 959	131	122 512	-	-	35	23 069	35	23 069
Seilskibe	10	715	19	8 916	29	9 631	-	-	40	15 271	40	15 271
Sum	23	3 268	137	128 875	160	132 143	-	-	75	38 340	75	38 340
Totalsum af ladede fartøier.	40	7 731	212	164 774	252	172 505	9	3 461	115	51 068	124	54 529
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	7	5 323	7	5 323	2	1 117	19	11 564	21	12 681
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	2	1 737	24	13 633	26	15 370
Sum	-	-	7	5 323	7	5 323	4	2 854	43	25 197	47	28 051
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	8	3 224	8	3 224	3	1 570	101	101 097	104	102 667
Seilskibe	-	-	19	9 251	19	9 251	2	926	6	2 685	8	3 611
Sum	-	-	27	12 475	27	12 475	5	2 496	107	103 782	112	106 278
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	34	17 798	34	17 798	9	5 350	150	128 979	159	134 329

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 166 260.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 684 210.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 241 dr. 130 596 tons, til hovedstationen 139 dr. 42 087 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 802.38; ved vicekonsulsstationerne kr. 9 083.34, heraf tilfaldt konsulen kr. 4 469.96. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 449.18, ved vicekonsulsstationerne kr. 5 632.42; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 780.33. Ialt tilfaldt konsulen kr. 12 537.66.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 45.09, i svenske sager kr. 21.09, i andre sager kr. 219.82, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 29.82, i svenske sager kr. 2.91, i andre sager kr. 24.00.

I St. Petersburg overvintrede 3 norske seilfartøier dr. 1 445 tons.

De opseilede bruttofragter udgjorde ifølge opgave:

for svenske fartøier, ankomne	ro.	689 400.00
” do. do. afgaaede .	”	234 800.00
” norske do. ankomne .	”	1 191 445.00
” do. do. afgaaede . . .	”	376 315.00
Summa ro.		2 491 960.00
eller à 55 kopek pr. krone . . .	kr.	4 530 840.00
mod i aaret 1898	”	4 570 500.00

I distriktet paamønstreredes i aaret 1899 med svenske skibe 1 og med norske skibe 62 mand, samt afmønstreredes fra svenske skibe 27 og fra norske skibe 95 mand.

I 1899 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 880 fartøier dr. 1 603 359 tons, hvoraf:

1 615 dampskibe .	dr. 1 528 038 tons,
og 265 seilskibe	” 75 321 ”
mod 1 942 fartøier .	” 1 439 780 ” i aaret 1898.

Fordelt efter nationaliteten deltog i 1899 aars skibsfart:

Engelske 582 fartøier dr. 646 890 t.	Spanske . 16 fartøier dr. 21 091 t.
Tyske . 344 do. ” 235 733 t.	Belgiske . 8 do. ” 8 618 t.
Danske . 332 do. ” 264 221 t.	Italienske . 7 do. ” 5 928 t.
Norske . 216 do. ” 162 541 t.	Østerrigske 4 do. ” 6 198 t.
Svenske . 196 do. ” 116 135 t.	Franske . . 3 do. ” 3 417 t.
Russiske 107 do. ” 70 738 t.	Amerikanske 2 do. ” 970 t.
Hollandske 62 do. ” 59 284 t.	Græske . . 1 do. ” 1 595 t.

Skibsfarten paa Kronstadt varede i 1899 fra den 29de/17de april til den 2den december/20de november.

Indførselen fra Norge

til St. Petersburg i aaret 1899 omfattede følgende varer: 30 314 tønnder sild, 921 tønnder tran og 965 tons feltspat.

Udførselen til Norge

fra St. Petersburg for samme tidsrum udgjorde: 28 000 pud mineralolie, 4 822 tschetwert hvede, 19 035 do. rug, 800 stk. bastmætter og 180 100 kubikfod aspevirke.

Af trævarer

udførtes i aaret 1899 fra St. Petersburg til følgende fremmede lande:

Danmark	70 850 kubikfod aspevirke
Tyskland	158 500 stk. tøndestav
	24 191 kubikfod aspevirke
	176 172 tylvter bord
Holland	2 440 stk. rickers
	331 778 tylvter bord
Belgien	1 800 stk. rickers
	35 230 „ tøndestav
	90 202 kubikfod ved
	29 940 tylvter bord
Frankrige	12 457 stk. splitwood
	193 730 „ tøndestav
	775 707 kubikfod aspevirke
	611 893 tylvter bord
Storbritannien og Irland	206 156 stk. splitwood
	328 643 „ rickers
	193 730 „ tøndestav
	4 725 kubikfod ved
	775 707 „ aspevirke
	1 366 320 tylvter bord.

Af kornvarer

udførtes i aaret 1899 fra St. Petersburg i tschetwert:

Hvede	128 321,	Byg . . .	12 602,
Havre .	1 192 405,	Boghvedegryn	21 599,
Rug . .	816 973,	Erter . . .	15 432,
Linfrø	85 073,	Klid . . .	436 069 pud.

Andre udførselsartikler

fra St. Petersburg var:

Tougeverk	21 201	pud	Husblas	939	pud
Lin	883 939	"	Oliekager	2 692 814	"
Linblaar	426 627	"	Benmel og benkul	748 314	"
Mineralolie	983 534	"	Ruslæder	6 362	"
Petroleum	642 734	"	Tarmer	42 680	"
Gamle gummivarer	173 237	"	Børster	27 190	"
Smør	95 523	"	Kalveskind	92 825	"
Glycerin	36 269	"	Skind	41 450	"
Tjære	14 372	"	Hestehaar	56 097	"
Lycopodium	4 480	"	Æg	157 948	"
Lakritstræ	16 693	"	Gummigaloscher	14 119	"
Anis	4 596	"			

Til Narva indførtes i aaret 1899 følgende varer:

Bomuld	555 600	pud	Sild	48 500	pud
Jute	230 000	"	Maskiner	117 500	"
Rujern	198 000	"	Ildfast sten	40 000	"
Kul	400 000	"	Lere	2 500	"
Koks	182 000	"	Maskinolie	2 500	"

og udførtes fra Narva:

Lin	9 500	pud	Sleepers	60 500	stk.
Bjelker	106 000	stk.	Pitprops	1 450	kub.favne
Sparrer	47 500	"	Planker og bord	9 960	tylvter.

Navigationen i Narva varede fra den 14de/2den april til den 8de december/26de november 1899.

Revals handel og søfart.

I aaret 1899 udgjorde totalbeløbet af handelsomsætningen i Reval ifølge statistiske opgaver 74 794 000 rubel mod 103 406 000 rubel i aaret 1898. Denne betydelige formindskelse tilskrives først og fremst de daarlige konjunkturer for korn, hvilke har vist sin indflydelse paa exporten i sin helhed, som i de tre sidstforløbne aar stadig er gaaet nedad. Saaledes udførtes i aaret 1897 varer til en værdi af ro. 33 826 100.00 i aaret 1898 til en værdi af " 32 870 900.00 i " 1899 " - " " 18 986 610.00

Sjøfarten paa Reval har i den forløbne navigationsperiode ligeledes lidt et ikke ringe afbræk. I aaret 1898 ankom til Reval 641 fartøier, mod 560 i aaret 1899. Revals egen handelsflaade bestaar af 10 dampskibe dr. 1 460 tons og 51 seilskibe dr. 3 541 tons.

Ruslands udenlandske handel i aaret 1899.

Ifølge tilgængelige opgaver for de første otte maaneder af sidstforløbne aar opgik Ruslands udenlandske handelsomsætning til ialt 753 231 000 rubel, mod 846 339 000 rubel i aaret 1898. Formindskelsen rammer udførselen, som repræsenterer en værdi af 357 669 000 ro., medens den i 1898 opgik til 470 403 000 rubel. Fordelt paa de forskjellige lande indtager udførselen til Tyskland første plads med en værdi af 103 541 000 rubel, mod 125 687 000 ro. i 1898. Derefter kommer Storbritannien, til hvilket land der udførtes russiske varer til en værdi af 78 858 000 rubel. Til Sverige udførtes i samme tid for 4 232 000 rubel og til Norge for 2 374 000 rubel.

Vareindførselen til Rusland er fra aaret 1898 forøget med 5 pct. og opgaar til en værdi af 395 562 000 rubel. Af de forskjellige lande er det atter Tyskland, som indtager den første plads med varer til et samlet beløb af 155 463 000 rubel mod 133 424 000 rubel i aaret 1898. Fra Sverige indførtes varer for 4 384 000 rubel og fra Norge for 3 598 000 rubel. Særlig stor var indførselen til Rusland af stenkul, som opgik til 158 372 000 pud mod 91 990 000 pud i aaret 1898.

Høsten i Rusland i aaret 1899.

Den statistiske centralkomite har nu bekendtgjort resultatet af det forløbne aars høst, hvoraf fremgaar, at der af

vinterhvede produceredes	. . .	2 707 527 000	pud
sommerhvede	— . . .	4 837 921 000	"
vinterrug	— . . .	13 837 090 000	"
sommerrug	— . . .	299 577 000	"
havre	— . . .	8 819 543 000	"
byg	— . . .	3 015 993 000	"
boghvede	— . . .	708 566 000	"

Klagemaal føres over manglende rørligt materiel paa jernbanerne til transport af korn til de forskjellige udskibningssteder. Kornhandlerne i St. Petersburg, som har afsluttet kontrakt om betydelige leverancer pr. mai maaned, lider herved store tab og har fundet sig foranledigede til gennem børskomiteen hos finansministeren at virke for, at en del baneforvaltninger iallefald ikke stiller alle sine vaggoner udelukkende til en eneste havns forføining.

Bjergværksindustri.

Af et nylig udkommet statistisk arbeide over Ruslands fabrikindustri i aaret 1897, turde følgende data angaaende bjergværkernes virksomhed være af interesse. Aarsproduktionen ved bjergværkerne opgik til en værdi af 393 700 000 rubel og ved metalindustrien til 310 600 000 rubel, medens bjergværkerne i 3 412 fabrikker sysselsatte 544 300 arbejdere og metalindustrien i 2 412 fabrikker sysselsatte 214 300 arbejdere. Hvad særlig produk-

tionen af rujern angaar, er opgaver for aaret 1899 allerede tilgængelige, og af disse sees, at der i Ural tilvirkedes 44 millioner pud og i Sydrusland 77 millioner pud. I Ural tilkom i aarets løb fire nye fabriker med syv smelteovne. I Sydrusland var 20 jernverker med 50 smelteovne i virksomhed. Det opsving, som jernindustrien har havt, opveies imidlertid af manglende kommunikationsmidler, hvilket har foranlediget, at en særlig kommission i jernbanedepartementet allerede i slutningen af februar traadte sammen for at raadslaa om retningen af flere nye jernbaner, der foreslaaes bygget i Ural. I sammenhæng hermed bør det anføres, at de den fyrstelige familie Beloselsky-Belosersky tilhørende landeiendomme i Ural, omfattende circa 35 000 dessjatin er blevet bortforpagtet til et anonymt selskab „Société métallurgique du Sud-Oural“, som agter at bearbejde rige mineralleier m. m., som findes der. Selskabets driftskapital er fastsat til 6 000 000 francs.

Nafta-industrien i Baku

leverede i aaret 1899 525 197 000 pud mod 486 196 000 pud aaret forud. I virksomhed var 1 416 borehul, hvoriblandt 300 er tilkommet i aarets løb. De foretagne borearbejder har visselig konstateret, at borehullene mere og mere maa fordybes, men det vilde være alt for tidligt deraf at drage den slutning, at de naftaførende skikter derfor skulde blive mindre rigtgivende i fremtiden. Udførselen af naftaprodukter af forskellige slags opgik til 385 119 000 pud og af lysolier til 103 171 000 pud.

Torvindustrien.

De stigende priser for udenlandske stenkul og den inden den russiske stenkulsindustri raadende krise har, som naturligt er, rettet opmærksomheden paa de vældige torvleier i Rusland. Man har beregnet, at ikke mindre end 135 000 000 dessjatin i det vidtstrakte rige er torvførende myrer af større eller mindre righoldighed. Guvernementerne Moskwa og Wladimir udmerker sig ved torv af bedste kvalitet og ligesaa St. Petersburgs guvernement. En torvfabrik i St. Petersburgs nærhed „Irinowka“ leverer bricks, som stiller sig næsten jevn gode med brunkul. Saavel russiske som udenlandske kapitalister omgaaes med projekter om at gjøre de russiske torvmyrer i videreudstrækning frugtbringende.

Landbrugsmaskiner.

I aaret 1897 fandtes i virksomhed 280 fabriker, som syselsatte 9 690 arbejdere, og hvis tilvirkningsværdi opgik til 9 537 000 rubel. Ikke desto mindre stiger importen af udenlandske landbrugsmaskiner mere og mere, og Tyskland indtager i denne import en fremstaaende plads.

Æghandelen.

Ifølge opgaver for aaret 1898 var exporten af denne artikel steget til en værdi af 32 000 000 rubel. De fornemste kunder er England, Tyskland og Østerrige. England alene importerede i nævnte aar fra Rusland æg til en værdi af 9 660 000 rubel og Tyskland til en værdi af 7 880 000 rubel.

Kronstadts havn.

Det er bekjendt, hvilke vanskeligheder og hvilket tidstab der foraarsages de til Kronstadt bestemte handelsfartøier ved den ringe plads, som dersteds staar dem til raadighed. Kommunikationsministeriet har nu anvist et beløb af 250 000 rubel til udvidelse af den saakaldte kjøbmandshavn dersteds. Ved opførelse af havnearme beregnes havnen at skulle kunne udvides med circa 40 000 kvadratfavne, og arbejderne dermed skal være færdige til den 1ste mai 1901.

Vexelkurserne

den 31te december 1899 var:

		3/m. dato.	Checker.
London	ro.	93 90 for 10 £	94.95 for 10 £
Paris	"	37.20 " 100 fr.	37.67½ " 100 fr.
Berlin	"	45.82½ " 100 mk.	46.30 " 100 mk.
Amsterdam	"	77.75 " 100 holl. gulden.	78.65 " 100 h. g.
Wien			39.20 " 100 ø. kr.
Kjøbenhavn			52.00 " 100 d. kr.

Indhold: **Cadiz** s. 454. — **Genua** s. 421. — **St. Petersburg** s. 462.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 10.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

London.

*Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Daniel Danielsson,
dateret 29de mai 1900.*

Det mest fremtrædende træk i det britiske næringsliv i 1899 er den mægtige udvikling, som i aarets løb har fundet sted inden næsten alle virksomhedsgrene. Denne livlige rørelse synes ikke i nogen henseende at være fremkaldt ved kunstigt middel eller overdreven spekulation. Tvertimod turde kunne siges, at det sidstforløbne aars betydelige resultat i væsentlig grad har været beroende paa de veludtænkte foranstaltninger, der under nærmest forudgaaende tid efterhaanden er trufne af rette vedkommende i den hensigt at gjøre landet bedre rustet i den kappestrid, som nu med stigende iver føres mellem de større industridrivende nationer om herredømmet over verdensmarkedet.

De foretaelser, der kunde nævnes som angivende den forhøjede foretagssomhed samt tilveksten i velstanden inden den britiske forretningsverden, er af mangfoldig slags. Paa den ene side kan i saa henseende fremholdes handelsomsætningsens store omfang og pengemarkedets fasthed trods usædvanlig drøie diskontosatser, prisstigning paa et vist antal artikler, stigning i jernbanernes trafikzifre, hvilke synes at udvise, at de for haanden værende transportmidler er utilstrækkelige, den tiltagende indkomst af stempelafgiften og den mere omfattende konsum af toldpligtige varer, ligesom ikke mindst øgningen i sparebankindskud. Paa den anden side tyder lige bestemt herpaa fravær af større tvister mellem arbejdsgiver og arbeider, samt formindskelse i antallet af arbejdsløse.

Imidlertid er der visse omstændigheder, der fra et og andet hold opfattes som tegn paa, at forretningsvirksomheden snart skulde trues med tilbagegang. Overhovedet vil man dog ikke kunne tillægge forhaabninger af saadan art nogen videre betydning, især da afsætning skal i væsentlig grad være tilsikret endog det indeværende aars produktion gennem allerede indkomne bestillinger eller trufne aftaler.

En af de industrigrene, som indtager den første plads med hensyn til udvikling under sidstforløbne aar, er metalforædlingen, paa hvilket felt den britiske produktion atter har erobret den ledende stilling, som nys før til en vis grad syntes at have været den fratrækt af Tyskland og Amerika. Derhos har lan-

dets tekstilindustri og specielt uldtøifabrikationen vist sig i fremtrædende grad livskraftig, idet den, idetmindste delvis, har formaaet at beseire den trykkende indvirkning af de indskrænkende toldbestemmelser, som af andre nationer er fastsatte til skade for samme. Og ihvorvel der paa flere virksomhedsomraader naturligvis kan spores hemmende indflydelse af den mod slutningen af aaret indtraadte krigstilstand, har dog denne medført ikke ubetydelige fordele for visse næringsgrene saasom stenkulindustrien og rederibedriften.

Imidlertid turde det kunne siges, at om den britiske udenrigshandel har været blomstrende under det sidstforløbne aar, omsætningen paa det indenlandske marked har været ikke mindre livlig.

Saaledes opgives f. eks., at den allerede omtalte betydelige udvikling i jern- og staaltilvirkningen i betragtelig grad har været fremkaldt gennem den britiske regjeringes egne bestillinger. I lignende retning findes ogsaa antydninger i jernbanetrafiken. Stigningen heri under sidstforløbne aar udgjorde nemlig 2.5 pct. i passagerafgifter, 4.1 pct. i fragt for varer i almindelighed, medens forøgning i indkomsten af transport af mineraler, hvilket produkt forudsættes hovedsagelig at have forblevet inden landet, opgik til henimod 7 pct. Det eiendommelige er imidlertid, at trods denne tilvekst i trafikken, jernbaneselskaberne opgiver, at de ikke selv har draget nogen tilsvarende fordel deraf, idet nemlig kulpriserne og arbejdslønnen siges at have steget i endnu højere grad.

Spørgsmaal er derfor bleven vakt om forhøielse i fragtsatserne, hvilket naturligvis har givet anledning til protest fra andre interesseredes side.

Til fremme af den udenrigske handel har den britiske regjering under aaret vedtaget den foranstaltning, — i lighed med, hvad der har fundet sted i andre lande —, at oprette et oplysningskontor.

Denne institution, der er henlagt under Board of Trade, har til hensigt at forskaffe de handelsdrivende nødvendige opgaver angaaende markedsforholdene inden de forskjellige verdensdele.

Forslaget hertil afgaves af en komité, der nedsattes allerede i 1897, og hvis medlemmer udgjordes af delegerede fra interesserede forvaltningsgrene og af befuldmægtigede valgte af de handelsdrivende. Det nævnte kontor giver nu anvisninger og underretninger, saavel mundtlige som skriftlige, betræffende forretningsforholdene i udlandet, samt har tilgængelige officielle kundgjørelser og forskrifter af alle slags. I forbindelse hermed er det blevet bestemt, at „Board of Trade's Journal“, som publicerer indkomne meddelelser om den udenrigske handel og søfart, skal udkomme en gang om ugen, istedetfor som hidtil blot en gang om maaneden. Det har ligeledes været paa tale, at større udstrækning skulde gives til det britiske riges kommercielle repræsentation i udlandet, samt at denne skulde skilles fra den diplomatiske og konsulære organisation, paa samme tid som man dog skulde tilse, at de særskilte handelsmissionærer beholdt en anseet stilling. Noget bestemt forslag i saadan retning er endnu ikke fremkommet, men det bør imidlertid bemærkes, at særskilte britiske handelsagenter er udsendte til flere steder i udlandet, samt at disse funktionærer har faaet i opdrag ikke alene at afgive rapporter til det britiske udenrigsdepartement, men ogsaa at staa til tjeneste for handelshuse, der ikke har agent paa stedet. Videre har man fremkastet plan til, at handelsuddannelsen skulde erholde større fuldendelse, samt at man i saadant øiemed skulde oprette præmier og stipendier til fordel for fremstaaende elever inden faget. Som ligeledes

havende til hensigt handelens fremme har man desuden anbefalet saadanne foranstaltninger, der medfører større enhed i statistiken, betræffende de forskellige næringer, dertil ogsaa indførelse af metersystemet i maal og vægt m. m.

En næringsgren, som man forøvrigt synes at ville fortrinsvis beskytte, er jordbruget, hvilket ogsaa siges i visse henseender at skulle kræve støtte. Idetmindste turde det kunne antages, at saadant antydes af den omstændighed, at arealet af dyrket jord i de senere aar skal have aftaget i det forenede kongerige. Imidlertid næres nu i landet den opfatning, at jordbruget befinder sig i begyndelsen til en ny udvikling, og man har endog tænkt at lægge sig efter frembringelse i større udstrækning af saadanne produkter som frugt, grønsager og blomster, end videre smør, ost, æg samt fjærkræ, hvilket alt hidtil har været gjenstand for stor import fra udlandet. Til fremme af denne udvikling anføres der, at saavel den almindelige forvaltning som særskilte selskaber arbejder ihærdig.

Om høstens udfald i Storbritannien i sidstforløbne aar kan meddeles følgende oversigt:

Afkastning pr. acre.		1899.	Gjennemsnit Forøgelse eller i aarene formindskelse	
			1889—1898.	1899.
Hvede . .	bushels	32.75	29.86	+ 2.89
Byg . . .	"	34.16	33.26	+ 0.90
Havre . .	"	38.77	38.86	÷ 0.09
Bønner . .	"	30.09	27.03	+ 3.06
Erter . .	"	27.23	26.04	+ 1.19

Det fremgaar heraf, at afkastningen af korn og bælgrugt under sidstforløbne aar har været rigelig, naar undtages havre. Af poteter og hø har høsten ikke opnaaet de nærmest foregaaende 10 aars gjennemsnitafkastning, hvorimod dyrkning af humle opgives at have ydet et bedre resultat.

Med hensyn til pengeforholdene i aaret kan anføres, at det britiske marked naturligvis er blevet sterkt berørt saavel af den større aktivitet inden forretningslivet som af den udbrudte krig. Banken har saaledes været stadig søgt, hvilket turde fremgaa af den omstændighed, at guldudtagningen for det indenlandske behov i 1899 opgik til £ 6 400 000 mod £ 3 000 000 i 1898, samt i gjennemsnit $2\frac{3}{4}$ millioner under nærmest forudgaaende tre aar. Trods dette kunde under aarets første del diskontoen nedsættes fra 4 pct. til 3 pct., hvilken notering bibeholdtes til begyndelsen af juli, ihvorvel renten senere forhøiedes til 6 pct.

En oversigt over det britiske næringslivs udvikling i det sidstforløbne aar vilde imidlertid være ufuldstændig, om deri ikke omtaltes den bestræbelse, som flere steder har gjort sig gjældende i hensigt under en fælles organisation eller saakaldt „trust“ at bringe sammen saa mange producenter som mulig inden en vis given klasse. Dette system, som allerede i nogen tid har været anvendt inden Amerikas forenede stater og i en del europæiske lande, har dog inden den britiske handelsverden ikke saa talrige tilhængere, idet man der ingen-

lunde forbiser dets ulemper og derfor ikke undlader at møde rørelsen med adskillig mistro.

Nogen særskilt vigtig lov betræffende de britiske handels- og næringsforhold siges ikke at være vedtaget i aarets løb. Dog turde i denne forbindelse nævnes den saakaldte „Sale of Food and Drugs Act“, som udkom den 9de sidstledne august og som blandt andet indeholder bestemmelser betræffende kontrol af salg af melk, fløde, smør og ost samt af tilvirkning og afsætning af margarin og margarinost, desuden vedrørende indskrænkning af smørfedtholdigheden i margarin m. m. Som love under forberedning kan i denne forbindelse nævnes forordning om aktieselskaber samt om registrering af varemærker m. m.

Ifølge foreliggende officiel statistik opgik det forenede kongeriges handelsomsætning med udlandet og de britiske besiddelser i aaret 1899 sammenlignet med det nærmest foregaaende aar til følgende værdi i £:

Indførsel.			
	1899.	1898.	Forøgelse + formindskelse ÷ for 1899.
I. Levende slagtedyr . . .	9 515 012	10 385 676	÷ 870 664
II. Næringsstoffer:			
toldfrie	169 149 654	166 913 341	+ 2 236 313
toldpligtige	26 375 134	26 817 470	÷ 442 336
tobak	5 616 458	3 887 010	+ 1 729 448
III. Metaller	28 263 843	21 852 381	+ 6 411 462
IV. Kemikalier	5 768 890	5 484 420	+ 284 470
V. Olier	9 688 760	8 356 405	+ 1 332 355
VI. Raastof for textilindustrien	65 683 636	71 268 713	÷ 5 585 077
VII. Do. andre slags	56 666 589	52 226 006	+ 4 440 583
VIII. Manufakturvarer	91 293 485	87 076 479	+ 4 217 006
IX. Andre varer	15 914 563	14 797 076	+ 1 117 487
X. Postforsendelser	1 139 490	1 313 606	÷ 174 116
Tilsammen	485 075 514	470 378 583	+ 14 696 931

Udførsel.			
	1899.	1898.	Forøgelse + eller formind- skelse ÷ for 1899.
I. Levende dyr . . .	1 003 075	1 103 984	÷ 100 909
II. Næringsstoffer . . .	12 568 666	12 104 608	+ 464 058
III. Raastof	26 581 956	21 076 823	+ 5 505 133
Overføres	40 153 697	34 285 415	+ 5 868 282

	1899.	1898.	Forøgelse + eller formind- skelse ÷ for 1899.
Overført	40 153 697	34 285 415	+ 5 868 282
IV. Manufakturvarer og halvfabrikater:			
Garn og vævede sager	99 454 533	94 508 128	+ 4 946 405
Metalvarer (maskiner ikke indbefattet) . .	40 312 443	32 746 790	+ 7 565 653
Maskiner og møllebyg- ningsdele . . .	19 650 881	18 389 973	+ 1 260 908
Skibe, nye, ikke natura- liserede	9 195 192	ikke opgivet	9 195 192
Beklædningsgjenstande	9 554 511	9 577 084	÷ 22 573
Kemikalier og droger .	8 855 523	8 389 215	+ 466 308
Andre artikler, helt eller delvis færdig- arbejdede	35 016 514	33 322 975	+ 1 693 539
Postforsendelser	2 467 353	2 139 660	+ 327 693
Tilsammen	264 660 647	233 359 240	+ 31 301 407

Udførsel af produkter fra udlandet og britiske kolonier (transitgods):

1899.	1898.	Forøgelse for 1899.
65 019 549	60 654 748	4 364 801

Denne oversigt bekræfter oven givne bemærkning om det britiske handels- og næringslivs opblomstring under sidstforløbne aar. Den sammenlagte indførselsværdi udviser nemlig en stigning af 3.13 pct., medens exporten i sin helhed har tiltaget i en proportion af ikke mindre end 9.47 pct., hvilket er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som i tidligere aar overvægten i denne henseende for største delen har været paa importens side, saasom nærmere fremgaar af nedenstaaende zifre, hvilke udviser handelsomsætningens tilvekst eller formindskelse med hensyn til kvantitet i de seneste syv aar:

	Import for indenlandsk forbrug.	Export af indenlandske varer.
1899	+ 0.72 pct.	+ 2.68 pct.
1898	+ 4.59 "	÷ 0.14 "
1897	+ 1.64 "	÷ 1.29 "
1896	+ 6.06 "	+ 4.87 "
1895	+ 5.54 "	+ 8.57 "
1894	+ 9.95 "	+ 3.35 "
1893	÷ 1.42 "	÷ 2.10 "

Med hensyn til stillingen inden de særskilte vareklasser kan anføres, at blandt næringsstoffer har indførselen tiltaget af saadanne artikler som kjød, smør, margarin og æg, ligeledes raffineret sukker og the, hvorimod formindskelse har fundet sted i indførselen af vin, kaffe, raasukker og korn.

Blandt raavarer har tilvekst fundet sted i indførselen af hamp, silke, uld, talg og træ, desuden af metaller saasom kobber, jern, zink og tin, for hvilket sidstnævnte produkt forøgelsen anslaaes til ikke mindre end 137 pct., medens derimod huder, skind, lin og bomuld udviser nedgang. Det anføres særskilt, at bomuldstilførselen fra Nordamerikas forenede stater i det sidste aar viser betydelig nedgang.

Som manufakturvarer, af hvilke importen har steget, kan nævnes papir og pap, vævede bomuldsvarer samt læderarbejde, som følge af at silke og vævede uldvarer har været mindre efterspurgt i landet.

Med hensyn til udførte varer viser der sig en forøgelse for blandt andet stenkul i en proportion af 27.4 pct. for værdiens vedkommende, for kobber og sager forarbejdet af kobber 34 pct., for jernvarer og staalearbejde henimod 8 pct., for andre arbejder af jern og staal 24 pct., ligeledes for maskiner, hvorfor tilveksten angives til 6.8 pct. Derhos maa nævnes, at inden tekstilindustrien en tiltagende export er opkommet for en flerhed af artikler; derimod viser det sig, at udførselen af bomuldstraad er gaaet tilbage med over 9 pct.

Hvad angaar det varebytte, der i det sidste sammenlignet med det nærmest foregaaende aar har fundet sted mellem vore lande og det forenede kongerige, maa henvises til vedlagte oversigt derover, (s. 491), som er udarbejdet paa grundlag af meddelelser fra Londons toldkammer, hvorhos med ledning af den almindelige britiske toldstatistik følgende underrettelse kan gives om nedenanførte artikler, som for vor export turde være af jevnførelsesvis større betydning:

Trælast.

Importen heraf udgjorde i sin helhed i loads:

Huggen:	1899.	1898.
Fra Norge og Sverige*) . . .	766 371	666 008
„ Rusland	469 240	488 215
„ Tyskland	239 889	278 214
„ Nordamerikas forenede stater	179 168	139 418
„ Britisk Ostindien	51 687	52 926
„ Canada	114 794	108 554
„ Andre lande	845 900	598 420
Tilsammen	2 667 049	2 331 755

*) Eiendommeligt nok er med hensyn til denne import vore lande opført under en rubrik.

Saget, høvlet eller paa anden maade forædlet:

	1899.	1898.
Fra Norge og Sverige*)	2 420 101	2 418 041
„ Rusland	1 731 262	1 660 382
„ Nordamerikas forenede stater	537 855	528 129
„ Canada	1 751 453	1 626 664
„ andre lande	195 083	130 141
Tilsammen	6 635 754	6 363 357

Stav af alle dimensioner:

	1899.	1898.
Samlet indførsel	126 216	139 120

Som det fremgaar af ovenstaaende zifre, var trælastimporten fra saavel Norge og Sverige som fra de fleste andre lande i aaret 1899 større end under det nærmest foregaaende aar. Dog synes den nedgang, der har fundet sted i indførselen af hugget virke fra Rusland, Tyskland og britisk Ostindien, at burde bemærkes. I sin helhed overgik indførselen i 1899 det foregaaende aars, men var imidlertid mindre end 1897 aars indførsel. Hvad angaar trælastmarkedets stilling under det sidste aar, saa opgives, at afsætningen var jevn og stadig, samt at efterspørgsel paa varen altid var større end tilgangen. Man paastaar ogsaa, at prisen har været i saagodtsom uafbrudt stigende fra den 1ste januar til den 31te december, uden dog at denne stigning har været fremkaldt af indflydelse udenfra eller spekulation. Tillige anføres, at ihvorvel varen ved leveringstiden altid havde højere værdi end ved indkjøbet, var forskjellen desuagtet aldrig saa betydelig, at markedets ligevægt derved paa noget tidspunkt forstyrredes. Det synes derfor at kunne siges, at 1899 har været et for trælasthandelen særlig heldigt aar med fordelagtig og jevn omsætning. Alligevel merkedes mod slutningen af aaret en vis spænding i forholdet, antagelig som følge af den udbrudte krig, som medførte forøget efterspørgsel med pludselig prisstigning isærdeleshed for visse dimensioner. Dertil kom ogsaa, at fragtnoteringerne samtidig opdreves, samt at tilgangen paa penge ikke ubetydelig afknappedes som følge af den højere rente.

Med hensyn til de forskjellige slags og dimensioner var trælastindførselen fordelt paa følgende maade:

	1899. Loads.	1898. Loads.
Planker og battens fra britiske kolonier	1 755 633	1 644 830
Tømmer og haardt virke fra do.	114 794	108 554
Overføres	1 870 427	1 753 384

*) Eiendommeligt nok er med hensyn til denne import vore lande opført under en rubrik.

	1899.	1898.
	Loads.	Loads.
Overført	1 870 427	1 753 384
Planker, battens og bord fra udlandet	4 880 121	4 714 998
Tømmer og haardt virke fra do.	2 552 255	2 226 748
Stav fra britiske kolonier og udlandet	126 216	139 120
Tilsammen	9 429 019	8 834 250
Værdi £	22 187 806	20 594 494

Stigende efterspørgsel har saaledes gjort sig gjældende inden alle kategorier med undtagelse af stav, hvilken artikel er bleven rammet af en vis tilbagegang.

Under indeværende aars første maaneder opgives det britiske trælastmarked at have været noget trykket, antagelig som følge af den forlængede krigstilstand, hvis ophør man synes at ville oppebie, før man organiserer større foretagender.

Tilliden til fremtiden er dog ingenlunde rokket, og det er egentlig blot hugget tømmer, som nu og da har vist sig vanskeligt at sælge, maaske paa grund af for rigelig tilgang, medens saget virke har kunnet jevnførelsesvis let finde afsætning.

Over indførselen af trælast særskilt til London kan gives følgende opgave, hentet fra „The Timber Trade's Journal“:

Fra Norge.

	1899.	1898.
Battens stykker	1 067 000	1 350 000
Bord ”	8 382 000	8 211 000
Planker ”	102 000	139 000
Bjælker ”	—	2 200
Spirer ”	50 000	22 000
Ved favne	4 100	6 100

Fra Sverige.

	1899.	1898.
Planker stykker	2 338 000	2 879 000
Battens ”	6 873 000	8 902 000
Bord ”	18 850 000	16 545 000
Bjælker ”	5 000	20 000
Ved favne	38 000	49 000

Fra Finland.

	1899.	1898.
Planker stykker	459 000	365 000
Battens ”	3 831 000	4 424 000

		1899.	1898.
Bord	stykker	550 000	1 599 000
Ved	favne	14 000	14 000

Fra Rusland.

		1899.	1898.
Planker	stykker	1 926 000	1 655 000
Battens og ender	„	2 390 000	2 293 000
Bord	„	2 686 000	2 222 000
Panelvirke	„	1 989	630
Lægter	favne	2 738	2 869
Stav	loads	4 955	2 640

Fra Preussen.

Furutømmer	loads	14 400	13 500
Egetømmer og planker	„	3 400	2 600
Furuplanker	stykker	8 000	13 000
Stav	loads	11 300	10 500

Egevirke til paneling:

Fra Odessa	stokker	393	82
„ Triest	„	3 518	268
„ Riga	„	191	114
„ Libau	„	1 405	434
„ Memel og Königsberg	„	241	—
tilsammen	stokker	5 748	898

Sleepers:

Fra Preussen	loads	35 000	54 000
„ Rusland	„	41 000	74 000

Fra Canada.

		1899.	1898.
Furuplanker etc. fra St. Lawrence	stykker	2 246 000	2 331 000
Spruceplanker fra St. Lawrence	„	3 821 000	3 866 000
Do. fra New Brunswick	„	799 000	699 000
Gul furu fra Quebec	loads	521	492
Rød do. „	„	—	3 012
Alm „	„	3 060	2 842

		1899.	1898.
Ask fra Quebec	loads	3 466	4 481
Eg " —	"	2 958	2 751
Birk " —	"	1 369	1 644
Do. " Nova Scotia	"	—	200

Pitch pine.

Hugget tømmer, stykker	—	901
Saget — "	45 000	68 000
Planker etc. "	868 000	884 000
Stav loads	830	1 295

Det opgives, at beholdningerne af trælast dette aar, omendskjønt noget mindre end de, der forefandtes ved forrige aars begyndelse, dog overstiger gennemsnitslagrene under samme tidsrum i de foregaaende fire aar. Specielt er dette tilfældet med gulvbord. Ligefuldt synes prisen fremdeles at holde sig oppe, og man advarer derfor imod enhver selv den mindste eftergivelse fra sælgerens side, da derigjennem tilliden til markedets fasthed vilde svækkes og muligens alvorligt prisfald forårsages.

Angaaende noteringerne i aaret meddeles følgende sammenligning mellem f. o. b. prisen og den antegnede salgsværdi ved offentlige auktioner, med udgangspunkt fra svenske furuplanker af 4de og 5te kvalitet og lignende Archangelvirke af 3die kvalitet som basis:

Svensk vare.

		F. o. b.	Auktionspris.
Begyndelse af aaret: 4de kv. 3×9	£ 8. 10. 0	£ 10. 10. 0 til £ 10. 15. 0	
5te " " "	7. 10. 0	" 9. 10. 0 - " 9. 15. 0	
Sommeren . . . 4de " " "	8. 12. 6	" 10. 10. 0 - " 10. 15. 0	
5te " " "	7. 12. 6	" 9. 15. 0 - " 10. 0. 0	
Høsten . . . 4de " " "	9. 0. 0	" 11. 0. 0 - " 11. 10. 0	
5te " " "	8. 0. 0	" 10. 10. 0 - " 10. 15. 0	
Skibningensslutning 4de " " "	9. 10. 0-9. 15. 0	" 11. 0. 0 - " 11. 10. 0	
5te " " "	8. 10. 0-8. 15. 0	" 10. 0. 0 - " 10. 15. 0	

Archangel-virke (third yellow).

	F. o. b.	Auktionspris.
Skibningens begyndelse 3×9 og 11 toms	£ 8. 10. 0	£ 10. 10. 0 til £ 11. 10. 0
— slutning " - 11 " "	9. til 9. 10. 0	" 13. 0. 0 - " 13. 5. 0

Svensk 11 toms furu var under hele aaret sjelden og opnaaede usædvanlig høi pris. Ialmindelighed siges auktionsnoteringerne, omend stedse stigende, at have været sammenligningsvis lidet tilfredsstillende indtil høsten, da stor opgang i prisen indtraadte saavel for Archangel-planker som for lignende artikel fra Nedre Bottnen, og i december indtraf for næsten al slags last en høist bemærkningsværdig prisstigning.

Hvad i det foregaaende er sagt om det britiske trælastmarkeds stilling, har nærmest hensyn til de europæiske produkter. Dog turde ogsaa i det store og hele taget kunne siges, at det sidstforløbne aar har været meget gunstigt for virke fra Canada og Amerikas forenede stater, ihvorvel specielt afsætningen paa furuplanker fra Canada ikke har været præget af den livlighed, som raadede for lignende dimensioner fra Nordeuropa.

Derimod har efterspørgselen paa baade spruce og pitchpine været stadig og foranlediget høje priser endog ved offentlige auktioner.

Antal fartøier, som lossede trælast i Surrey Commercial Dock, opgives at have været følgende:

	1899.	1898.
Trælastede dampskibe	512	572
— seilskibe	137	158
Vedlastede fartøier	125	137
Kvantitet i ton af udlosset trælast, undtagen ved	555 741	594 841

T r æ m a s s e .

Indførselen udgjorde:

af kemisk masse:

	1899.	1898.
Fra Norge tons	85 362	91 165
„ Sverige „	82 879	63 332
„ Nordamerikas forenede stater „	9 801	3 804
„ Canada „	5 754	10 116
„ andre lande „	13 130	11 108
Tilsammen tons	196 926	179 525

af mekanisk masse:

	1899.	1898.
Fra Norge tons	162 894	141 455
„ Sverige „	17 427	24 043
„ Nordamerikas forenede stater „	724	13 475
„ Canada „	32 660	36 569
„ andre lande „	4 475	9 775
Tilsammen tons	218 180	225 317

Af begge produkter tilsammen opgik saaledes importen i 1899 til 415 106 tons, hvoraf 248 256 tons fra Norge og 100 306 tons fra Sverige, mod i 1898 404 842 tons, hvoraf 232 620 tons fra Norge og 87 375 tons fra Sverige.

Ovennævnte zifre udviser med hensyn til mekanisk masse, at indførselen i aaret 1899 sammenlignet med det foregaaende aar er steget fra Norge, medens indførselen fra Sverige ligesom tilførselen i det hele aftog; hvorimod, hvad kemisk masse angaar, indførselen fra Norge gik tilbage, medens indførselen fra Sverige ligesom tilførselen i det hele var gjenstand for tilvekst.

Overhovedet er imidlertid i sidstledne aar øgning opstaaet i indførsel af træmasse saavel fra Norge og Sverige som fra udlandet ialmindelighed.

Som det ligeledes fremgaar af ovenstaaende tal, er det fornemmelig fra vore lande, at den britiske papirindustri henter sit forraad af træmasse af begge slags. Imidlertid turde fortjene at bemerkes, at Nordamerikas forenede stater under sidstforløbne aar ikke ubetydelig har forøget sin import af kemisk masse. Derimod synes afsætningen af begge slags produkter fra Canada at være i aftagende.

Indførselen af andet raaemne for papirtilvirkningen, saasom esparto og lignende fornemmelig fra Algier, har ligeledes øget, nemlig fra 197 341 tons i 1898 til 207 604 tons i 1899, medens filler under begge aar indkom i væsentlig uforandret kvantitet nemlig 20 559 tons i 1898 mod 20 617 i 1899.

I forbindelse hermed kan fremholdes den glædelige omstændighed, at indførselen af papir saavel fra Norge som Sverige har tiltaget i sidstledne aar, medens visse andre lande har seet sin afsætning af artikelen paa det britiske marked gaa ned, hvilket nærmere fremgaar af følgende zifre:

Indførsel af papir:

		1899.	1898.
Fra Norge	cwts.	741 937	597 624
„ Sverige	„	644 867	540 586
„ Tyskland	„	328 852	358 679
„ Nederlandene	„	426 699	446 486
„ Belgien	„	221 335	233 995
„ Nordamerikas forenede stater	„	396 152	573 088
„ andre lande	„	314 604	171 213

Tilsammen cwts. 3 084 446 2 921 671

Det opgives, at efterspørgsel paa papir fra vore lande fremdeles er i stadigt stigende, samt at det til og med skal falde vanskeligt at udføre modtagne bestillinger. I det hele turde ogsaa forbruget horsteds af papir i den senere tid være i stærk tilvekst, og blandt andet skal under de nuværende forhold avispressens behov af artikelen være usædvanlig opdrevet.

Jern og staal.

Som allerede i det foregaaende omtalt var aaret 1899 særdeles fordelagtigt for den britiske jern- og staalindustri, hvis omfang ikke skal have havt noget modsvarende siden i 1873. Man fremholder i denne henseende som sær-

skilt bemærkelsesværdig den udvikling, som har fundet sted paa den ene side af importen af jernmalm og paa den anden side af tilvirkningen af rujern, hvilket tydeliggjøres af følgende zifre:

	1899.	1898.
Import af jernmalm . . . tons	7 055 178	5 468 396
Tilvirkning af rujern . . . „	9 500 000	8 817 109

Forøvrigt angives jernmarkedets stilling med tilstrækkelig nøiagtighed af nedenstaaende tal, der er hentede fra „The Economist“:

	1899.	1898.
Forbrug af rujern i det forenede kongerige . . . tons	6 576 986	6 070 114
Udførsel af rujern . . . „	1 379 296	1 042 853
Rujern afseet (retained) for indenlandsk behov . . . „	8 120 704	7 638 298
Beholdning af rujern ved aarets slutning . . . „	750 000	950 000
Indførsel af rujern og bearbejdet jern (transit-gods ikke medregnet) . . . „	584 602	533 313
Udførsel af bearbejdet jern . . . „	2 338 320	2 201 497

Udsigterne for den nærmeste fremtid tør ogsaa uden overdriveelse kunne kaldes lyse. Til trods for høie priser er nemlig bestillingerne fremdeles talrige, medens beholdningerne i landet opgives at være de mindste siden mange aar tilbage. Som grund til, at forandring i det nuværende forhold mellem tilbud og efterspørgsel ikke snart kan være at forvente, anføres blandt andet utilstrækkeligheden af landets indre transportmidler, hvorigjennem særskilt tilførselen af stenkul vanskeliggjøres, og som følge deraf en stærkere opdreven produktion ved jernverkerne virksomt forhindres.

Hvad prisen paa jern og staal betræffer, meddeler vicekonsulen i Sheffield, at de bedste mærker sidstledne aar dersteds har været gjenstand for betydelig stigende noteringer. Saaledes begyndte hematilrujern aaret med 67 sh. 6 d og sluttede med 93 sh. 6 d pr. ton, medens prisen paa almindeligt stangjern forhøiedes med nær 50 pct. Videre anføres, at „bessemerbillets“ gik op fra £ 6 eller £ 6. 10. 0 i januar til £ 9 i december, ligeledes pr. ton, samt at stigning ogsaa har foregaaet uformindsket under indeværende aars første maaneder. For svensk vare betaltes: Rujern „good ordinary“ fra £ 4. 15. 0 til £ 5. 15. 0 pr. ton i begyndelsen af 1899 mod £ 9 i slutningen af aaret, medens Danemora jern samtidig solgtes til en pris varierende fra £ 5. 10. 0 og £ 6. 10. 0 op til £ 10 pr. ton.

Landmandsprodukter.

Af korn fra vore lande forekommer egentlig kun umalet havre paa det engelske marked. I tidligere aar fandt ogsaa byg fra Sverige for nogen del afsætning her i landet. Af førstnævnte kornart udgjorde i 1899 Storbritanniens egen høst 114 746 544 bushels mod 118 920 917 bushels i 1898, medens indførselen af denne vare til det forenede kongerige opgik til følgende kvantitet:

1899.	1898.
15 626 630 cwts.	15 577 900 cwts.

Betræffende fordelingen af denne import i sidstledne aar foreligger endnu ingen officiel opgave, men i aaret 1898 indkom fra Nordamerikas forenede stater over halvdelen af tilførselen eller 8 421 320 cwts., hvorefter, ihvorvel paa betydelig afstand, fulgte Rusland med 3 344 220 cwts.

Tilførselen fra Sverige angives samme aar blot til 288 180 cwts., medens i 1895 svensk havre afsattes paa det britiske marked i en forholdsvis saa stor mængde som 1 130 870 cwts. Ifølge den officielle statistik forekommer derimod ingen import fra Norge i de senere aar.

Prisen paa havre varierede i 1899 i gennemsnit mellem 18 sh. 2 d og 16 sh., med høieste notering i midten af aaret og laveste i december maaned.

Af slagtekvæg finder for nærværende ingen indførsel sted hverken fra Norge eller Sverige. Derimod foregaar fremdeles tilførsel af svensk flesk, af hvilken artikel dog kun en ringere del optages som indkommende direkte. Den britiske statistik for 1898 angiver nemlig kun 40 456 cwts. flesk som hidrørende fra Sverige, medens importen af denne artikel fra Danmark samme aar anslaaes til 1 017 520 cwts.

Af ferskt oxekjød sendtes aar 1898 fra Sverige 2 443 cwts., medens samtidig 36 663 cwts. indførtes fra Danmark.

I det hele anslaaes indførselen til det forenede kongerige af slagtedyr og kjød til følgende værdier:

	1899.	1898.
Levende slagtedyr . . .	£ 9 515 012	£ 10 385 676
Kjød, ferskt, saltet eller konserveret	„ 32 637 796	„ 29 980 340

Til det daglige forbrug henter den britiske befolkning fremdeles større forraad af fjærkræ og eg fra udlandet. Af sidstnævnte artikel indkøbtes fra fremmede lande for et samlet beløb af £ 5 044 392 i aaret 1899 i kvantitet modsvarende 16 174 160 great hundreds (120 stk.), medens i det foregaaende aar totalindførselen udgjorde 14 424 601 great hundreds til en værdi af £ 4 457 117.

De betydeligste importlande er Rusland, Tyskland, Danmark, Belgien og Frankrige med kvantiteter varierende fra 4 318 601 til 2 266 030 store hundreder i sidste aar, og det kan bemærkes, at indførselen fra Rusland og Danmark stadig har tiltaget i de seneste aar.

Af meieriprodukter findes indførselen at have stillet sig saaledes:

	1899.	1898.
Smør cwts.	3 389 851	3 209 153
Margarin „	953 175	900 615
Ost „	2 389 313	2 339 452
Melk, kondenseret . . „	824 618	817 274

Hvad angaar det førstnævnte produkt — smør —, saa foregaar den hovedsagelige udenlandske import fra Danmark, og dernæst kommer Frankrige samt Nederlandene. Imidlertid synes i sidste aar tilførselen at have gaaget

ned i kvantitet fra alle fremmede lande undtagen Nordamerikas forenede stater og Nederlandene, men derimod findes afsætningen at have tiltaget fra det britiske riges egne besiddelser saasom Canada, Victoria og New Zealand, hvilket nærmere fremgaar af nedenstaaende oversigt, udvisende indførselen af smør til det forenede kongerige i de to sidste aar.

	1899.	1898.
Fra Norge . . . cwts. ikke særskilt opgivet	27 138	27 138
„ Sverige . . . ”	245 599	294 962
„ Danmark . . . ”	1 430 052	1 465 030
„ Tyskland . . . ”	36 953	41 231
„ Nederlandene . . . ”	284 810	269 324
„ Frankrige . . . ”	353 942	416 821
„ Nordamerikas forenede stater . . . ”	159 137	66 712
„ Victoria . . . ”	211 744	124 223
„ New South Wales . . . ”	43 561	34 391
„ New Zealand . . . ”	111 639	69 949
„ Canada . . . ”	250 083	156 865
„ andre lande . . . ”	262 331	242 507
Tilsammen cwts.	3 389 851	3 209 153

Samtidig indførtes af margarin:

	1899.	1898.
Fra Norge cwts.	8 278	8 477
„ Nederlandene ”	897 806	844 177
„ Frankrige ”	27 721	30 299
„ andre lande ”	19 370	17 662
Tilsammen cwts.	953 175	900 615

Som heraf fremgaar, indkom den største kvantitet af denne artikel fra Nederlandene samt derefter fra Frankrige, omend indførselen fra sidstnævnte land aftog noget i aaret 1899, hvilket ogsaa viser sig at være tilfældet med indførselen fra Norge.

Indførselen af ost fordelte sig saaledes:

	1899.	1898.
Fra Nederlandene . . . cwts.	328 585	292 925
„ Frankrige ”	34 307	33 086
„ Nordamerikas forenede stater . . . ”	590 737	485 995
„ Australasien ”	37 494	44 608
„ Canada ”	1 337 198	1 432 181
„ andre lande ”	60 992	50 657
Tilsammen cwts.	2 389 313	2 339 452

Hvad denne import betræffer, kommer saaledes Canada og Nordamerikas forenede stater langt foran de europæiske lande, af hvilke Nederlandene imidlertid indtager den første plads.

Ifølge foran meddelte statistik kan det ikke siges, at vore lande har erhvervet sig nogen videre betydning, hvad tilførselen paa meieriprodukter til det britiske marked angaar.

For Sveriges vedkommende har nemlig importen derfra af smør i 1899 ikke opgaaet til mere end 7.2 pct. af den hele tilførsel; medens den fra Danmark indkomne kvantitet udgjorde ikke mindre end 42.2 pct.

Endnu mindre gunstig stiller sig forholdet med hensyn til den norske margarinimport, som nemlig i 1899 kun kan anslaaes til 0.9 pct. af den hele tilførsel, medens 94.1 pct. skriver sig fra Nederlandene. Tager man derhos i betragtning resultatet fra foregaaende aar, er det ikke let at frigjøre sig fra det indtryk, at indførselen fra vore lande af saavel den ene som den anden af de to sidst omhandlede artikler befinder sig paa tilbagegang. Og naar man erindrer den før omtalte bestræbelse, der i Storbritannien gjør sig gjældende for i størst mulig udstrækning at opdrive den indenlandske meieribedrift, er der maaske ikke synderlig anledning til at haabe, at forøget efterspørgsel paa vore produkter af heromhandlede slags skal kunne gjøre sig merkbar, forsaavidt ikke specielle fordele kommer til at tilbydes fra vor side betræffende varens beskaffenhed og pris.

Imidlertid ligger her utvilsomt aabent et vidt felt for anstrængelser, eftersom værdien af det smør, som i 1899 fra udlandet tilførtes det britiske marked, opgik til det anseelige beløb af £ 17 213 516, medens margarinimporten samme aar ansættes til £ 2 549 376. Det kan tillægges, at den sidstnævnte artikel tidligere indkom i større omfang fornemmelig i aaret 1892, medens derimod sidste aars smørindførsel ikke skal tilforn være overtruffet. Værdien af importen af ost i 1899 opgik til £ 5 515 091, men dette produkt turde, efter hvad der kan forstaaes, ikke i fremtiden kunne regne paa tiltagende afsætning i Storbritannien af den grund, at befolkningen synes at foretrække at forbruge kjød, som nu kan erholdes til lav pris fra udlandet.

En artikel inden nævnte klasse, som særskilt Norge synes at have en fremgangsrig afsætning paa i det forenede kongerige, er derimod kondenseret melk. Heraf indkom nemlig i 1898 en kvantitet af 106 898 cwts. af norsk oprindelse, medens der samtidig indførtes 336 092 cwts. fra Nederlandene samt 308 984 cwts. fra Frankrige.

I det foregaaende er omtalt den forordning, som udkom den 9de sidstledne august her i landet angaaende forsælgning af fødevarer m. m. under benævnelsen „Sale of Food and Drugs Act“ 1899. Det turde fortjene at bemærkes, at denne forordning fastsætter straf af bøder indtil £ 100 for den, som til det forenede kongerige indfører nogen af nedenfor nævnte artikler:

- 1) Margarin eller margarinost uden i omslag tydelig mærket: „Margarin“ eller „margarinost“ efter varens slags;
- 2) Smør med fremmed tilsætning (adulterated) eller med formindsket fedtholdighed (impoverished) af andet slags end margarin uden i omslag

- tydelig mærket med navn eller beskrivelse angivende, at smør, melk eller fløde er behandlet paa antydet maade,
- 3) kondenseret, separeret eller skummet melk uden i kar forsynet med etikette, hvorpaa er trykt med store og læselige bogstaver efter omstændighederne ordet „maskinskummet melk“ eller „skummet melk“,
 - 4) ethvert fødeemne med fremmed tilsætning eller formindsket gehalt, paa hvilket, i henhold til regjeringsbeslutning, nærværende forordning kan forklares at kunne anvendes, med mindre indførselen finder sted i omslag eller beholder, tydelig mærket med navn eller beskrivelse af den behandlingsmaade, som varen er bleven undergivet.

Videre stemples i nævnte akt som lovstridigt at tilvirke, forsælge, udstille til salg eller indføre margarin indeholdende over 10 pct. smørfedt, saafremt dette ikke sker til opfyldelse af kontrakt afsluttet før den 20de juli 1899. Derhos er blandt andet særskilt angivet, at ved ost skal i anførte forbindelse forstaaes emne almindeligvis kjendt som ost, hvilket ikke indeholder fedt af andet udspring end fra melk, medens hver substans, sammensat eller ikke, som er tilvirket for at efterligne ost, skal kaldes margarinost, forsaavidt produktet indeholder fedt, som ikke hidrører fra melk.

Blandt fødevarer hidrørende fra de forenede riger, som forekommer paa det britiske marked, maa videre nævnes vildt.

I London sees ofte udstillet til salg vildt af det slags, der tilhører vor fauna, specielt aarfugl og ryer. Det er konstateret, at endel heraf indføres med de regelmæssige dampskibslinier fra norske og svenske havne, men det er ikke let at udfinde omfanget af denne import, eftersom den britiske statistik optager vildt og fjærkræ under en og samme rubrik nemlig „poultry and game, alive or dead“. Af den saaledes benævnte artikel indkom til det forenede kongerige i 1899 for en værdi af £ 785 294 mod £ 637 492 i 1898, og det opgives, at Norges del i denne indførsel for sidstnævnte aar kan ansættes til £ 2 720, medens nogen særskilt import af samme art ikke angives fra Sverige.

En anden artikel inden nævnte kategori, hvoraf indførsel fra vore lande nu og da sammenligningsvis tager betydelige proportioner, er fersk fisk. Den samlede udenlandske import af denne vare udgjorde sidste aar 1 262 076 cwts. mod 1 540 117 cwts. i 1898. Fra vore lande er det hovedsagelig fersk sild, der er gjenstand for afsætning, og under aaret 1898 indførtes heraf til det forenede kongerige 784 624 cwts. fra Norge samt 175 467 cwts. fra Sverige, medens samtidig hele importen af varen opgik til 966 394 cwts., hvilket saaledes udviser, at Norge paa dette omraade indtager en fuldstændig herskende stilling. Hvad betræffer fersk fisk af andet slags er forholdet noget anderledes, idet nemlig i 1898 Norge deltog i importen af saadan vare med 50 995 cwts., medens den fremmede import i sin helhed udgjorde 265 110 cwts. Hvad Sverige angaar indførtes derfra under nævnte aar kun en kvantitet af 1 013 cwts.

I den britiske officielle statistik omhandles ikke nogen import af østers til det forenede kongerige hverken fra Norge eller Sverige, men af andre skjældyr indførtes i 1898 fra Norge 346 cwts., medens hele importen angives til 113 818 cwts.

Det kan tillægges, at de fornemste konkurrenter, som vi har paa dette omraade, er Danmark, Tyskland og Nederlandene.

Hvad vor import af sild over Hull betræffer, meddeler vicekonsulen dersteds, at samme under sidstledne aar var betydelig formindsket paa grund af det sene sildefiske i Norge foraarsaget ved stormfuldt veir og dets ugunstige udfald i Sverige. Kun et eller to dampskibe ankom i 1899, og tilsammen var indtil 31te marts dette aar kun ankommet 68 fartøier under hele sæsonen, medens det tilsvarende antal under sæsonen 1898—1899 udgjorde 123. Som følge af denne ringe tilførsel havde imidlertid prisen nu naaet et høiere niveau, men desuden kunde anmerkes, at ladningerne ankom i en bedre tilstand end i tidligere aar, idet praktisk talt ikke en eneste last underkændtes. Vicekonsulen oplyser i denne forbindelse, at der, som følge af det mindre gunstige fedsildfiske i norden, indfandt sig sildeopkøbere i Grimsby, Yarmouth og Lowestoft baade fra Norge og Sverige saavel som fra Tyskland og Nederlandene, hvilket medførte en betydeligere prisstigning i markedet paa nævnte pladse trods det indenlandske fiskes gunstige resultat. Hvad angaar importen af marineret eller saltet fisk, saa har Norge, hvad mængden betræffer, i det sidstforløbne aar indtaget den første plads.

Heraf indførtes nemlig:

		1899.	1898.
Fra Norge	cwts.	274 696	278 001
„ Frankrige	„	101 319	74 868
„ Nordamerikas forenede stater	„	251 044	272 107
„ Canada	„	228 943	402 945
„ New Foundland	„	114 086	93 786
„ andre lande	„	250 529	318 289
Tilsammen cwts.		1 220 617	1 439 996

Som det fremgaar af anførte zifre, er indførselen af denne artikel gaaet tilbage under sidste aar, og nedgangen falder saavel paa Norge som de øvrige lande med undtagelse af Frankrige og New Foundland. Nævnte formindskelse i kvantitet har imidlertid ikke hindret, at værdien paa den indførte vare er anslaaet til høiere beløb saavel for Norge som for Nordamerikas forenede stater, hvilket følgende tal udviser.

	1899.	1898.
Værdi af indførsel fra Norge	£ 357 427	311 453
— „ Nordamerikas forenede stater	„ 558 580	515 937

Da det vel tør antages, at det overhovedet har været samme slags fisk, der indførtes i begge aar, maa saaledes prisen paa varen ikke uvæsentlig være gaaet op i sidstledne aar.

Med hensyn til indførselen af samme slags artikel fra Sverige saa er denne af langt mindre betydning og opgik i 1898 kun til 3 345 cwts. til en værdi af £ 7 162.

En anden importartikel af speciel betydning for Norge er is, som derfra indkom til det forenede kongerige i følgende mængde:

1899 . . .	504 627 tons i værdi modsvarende	£ 316 882
1898 . . .	443 897 - i „	„ 328 561

I aarene 1894—1897 indførtes is alene fra Norge, men for aar 1898 findes i den officielle britiske statistik ogsaa angivet en kvantitet af 1 327 tons som indkommen fra andre fremmede lande.

Norge behersker saaledes helt og holdent markedet for naturis her i landet, og det er tilfredsstillende at se, hvor betydelig importen af denne artikel er tiltaget i det sidste aar, trods den konkurrence, som bydes fra isfabrikernes side. At indførselens værdi desuagtet findes at være gaaet ned, turde bero paa den omstændighed, at prisen paa varen i 1898 var usædvanlig høit opdrevet, medens derpaa noteringerne er gaaet tilbage til mere normal tilstand.

I denne henseende kan det være af interesse at nævne, hvorledes i aaret 1897 indførselens kvantitet angaves til 456 011 tons, saaledes overstigende 1898 aars ziffer, medens indførselens værdi førstnævnte aar kun ansættes til £ 248 671 eller til et betydelig ringere beløb end i det paafølgende aar.

Det kan tilføies, at indførselen i sidstforløbne aar med hensyn til mængden var betydeligere end under noget af de nærmest foregaaende fem aar.

Fra Sverige angives ikke særskilt nogen indførsel af is at have fundet sted til det forenede kongerige i de seneste aar.

Betræffende manufakturartikler fra vore lande kan siges, at indførselen deraf ikke er bleven anset for at være af saa stor betydning, at den er bleven gjenstand for særskilt omtale i den blot summariske redegjørelse for det forenede kongeriges handelsomsætning, som hidtil foreligger for aar 1899. Herifra maa imidlertid undtages papir, hvilken artikel ogsaa allerede er omhandlet. Men som bekjendt har desto bedre ikke faa fabrikvarer fra saavel Norge som Sverige opnaaet en efter forholdene ganske betragtelig plads paa det britiske marked. I denne forbindelse kunde blandt andet fremholdes jern- og staalvarer, glasvarer, snedkeri- og andet træarbeide, fyrstikker, desuden visse kemikalier. For flere af disse produkter findes nu her i landet agenter, som i almindelighed udmerker sig ved dygtighed og energi, og som med fremgang arbejder inden større eller mindre omraader. Den alvorligste vanskelighed, man i det hele taget møder for en udvidet afsætning af vore produkter, er, med en eller anden undtagelse, at tilvirkningen deraf ikke foregaar i tilstrækkelig stor skala til derigjennem at kunne tilstede den prisbillighed, som turde væsentlig udfordres, forat en artikel skal erholde bestemt fortrin for andre af lignende art idetmindste inden det daglige forbrug, ligesom ogsaa samme hindring stiller sig iveien for udførelse af mere vidtstrakte bestillinger saasom for britiske kolonier og besiddelser i udlandet. Med hensyn til vore varers beskaffenhed synes derimod overhovedet ikke nogen videre anmærkning at være at gjøre, og det er derfor at haabe, at med tiden den oven antydede hindring for deres større udbredelse skal kunne afhjælpes. For en af vore fabrikvarer, nemlig fyrstikker, er imidlertid allerede nu erhvervet et saa betydeligt marked, at man her i landet finder at burde appellere til den britiske be-

folknings patriotisme for at lette konkurrencen for den indenlandske vare af lignende slags. Indførselen af fyrstikker til det forenede kongerige opgik i 1898 til en værdi af £ 14 324 fra Norge og £ 245 906 fra Sverige, medens importen af varen i sin helhed udgjorde £ 367 796. De betydeligste udenlandske konkurrenter, vi har paa dette omraade, er Nederlandene samt specielt Belgien, og det tør bemærkes, at konkurrenterne ikke altid forsmaar at give sin tilvirkning en vis lighed med typer, som forekommer i vore lande.

Den samlede indførselsværdi udgjorde ifølge den britiske toldstatistik i 1898 £ 4 986 500 fra Norge og £ 9 736 931 fra Sverige, hvilke cifre for hvert land udviser nogen formindskelse i sammenligning med resultatet for det nærmest foregaaende aar. Den betydeligste artikel er for begge lande almindelig trælast, hvoraf værdien opgaar til over trediedelen af hele den norske indførsel samt over halvdelen af den svenske.

Betræffende udførselen fra det forenede kongerige til vore lande oplyses i nævnte statistik, at værdien deraf ligeledes for 1898 udgjorde £ 3 193 430 i varer til Norge og £ 5 311 291 i varer til Sverige. Den fornemste artikel er stenkul, hvoraf solgtes til Norge for £ 548 357 og til Sverige for £ 1 126 981.

Skibsfarten paa det forenede kongerige udgjorde, hvad ankomne lastede fartøier betræffer:

	1899.	1898.
Britiske fartøier tons	25 451 647	25 171 847
Fremmede do. "	10 772 601	9 343 957
Tilsammen tons	36 224 248	34 515 804

Med hensyn til den fremmede skibsfart var stillingen følgende:

	1899.	1898.
Norske fartøier tons	2 807 512	2 624 125
Svenske do. "	1 183 664	1 033 993
Danske do. "	793 630	699 584
Tyske do. "	1 259 440	1 273 885
Russiske do. "	375 294	341 049
Hollandske fartøier "	1 223 712	1 117 161
Belgiske do. "	538 389	494 622
Franske do. "	745 003	614 553
Spanske do. "	914 694	630 447
Portugisiske do. "	23 343	35 504
Italienske do. "	287 436	135 450
Østerrigske do. "	87 208	65 587
Græske do. "	55 462	33 581
Nordamerik. do. "	282 079	150 168
Andre landes do. "	195 735	94 248
Tilsammen tons	10 772 601	9 343 957

Ifølge ovenstaaende oversigt indtager blandt de fremmede nationer Norge den første plads, medens Sverige først kommer i fjerde række. Det

fremgaar ligeledes, at den norske og svenske skibsfart ligesom skibsfarten i det hele er tiltaget i det seneste aar, omend, blandt de fremmede nationer, Tyskland og Portugal er gaaet noget tilbage i tonnage.

Frugtfortjenesten var i det sidstforløbne aar overhovedet rigelig i lighed med, hvad forholdet har været i de nærmest foregaaende aar.

Den bedste fortjeneste turde være opnaaet i „timecharter“, i hvilken form talrige kontrakter afsluttedes for længere perioder. Førøvrigt turde kunne siges, atsaavel indgaaende som udgaaende fragtsatser har varieret ikke ubetydelig, og som typiske noteringer skulde følgende kunne anføres:

Udgaaende: fra Wales 7 sh. 9 d—13 sh. 6 d, Port Said; 7 sh. 6 d—11 sh., Genua; 11 sh. 6 d—16 sh. 6 d, Aden; 12 sh.—18 sh. 6 d, Bombay; 12 sh.—19 sh., Colombo; 19 sh.—30 sh., Kapstaden; 11 sh. 6 d—16 sh., Rio; 9 sh. 9 d—14 sh. 6 d, Montevideo; 6 sh. 3 d—10 sh. 6 d, Las Palmas; samt 7 sh.—11 sh. 6 d, Cap Verde.

Indgaaende: fra Nordamerika holdt noteringerne sig ikke fuldt paa samme trin som under det foregaaende aar, da de steg til 4 sh. 6 d for ordrehavn ved Kanalen.

Markedet var desuagtet her temmelig stadigt, idet noteringerne kun varierede mellem 3 sh. 10½ d og 3 sh. med undtagelse af en kortere tid i april, da de sank noget under dette niveau; fra New Orleans 13 sh.—18 sh. 6 d „net charter“; fra Galveston 40 sh.—51 sh. „net register“; fra Pensacola 107 sh. 6 d—130 sh. pitch pine; fra St. Lawrence 38 sh. 9 d—55 sh. furuplanker.

Fragsatserne fra La Plata floden udmerkede sig ved en fastere holdning end i tidligere perioder og gav aaret igjennem god fortjeneste.

De varierede imidlertid fra 19 sh.—31 sh. 6 d i fart paa den øvre flod og stod ved slutningen af aaret i 25 sh. 6 d. Hvad angaar Ostindien, saa holdt markedet i Burmah sig temmelig stadigt med noteringer vekslende fra 22 sh. 6 d—32 sh. 6 d, hvorimod fragterne fra Bombay først sank fra 19 sh. 6 d i februar til 14 sh. i april, gik derpaa atter op til 17 sh. 6 d henimod midten af mai, sank saa igjen til 16 sh. i august for paa ny at stige til 19 sh. i oktober og derefter falde tilbage til 13 sh. ved aarets slutning. Calcutta var mere fast, idet fragtvariationerne der kun bevægede sig fra 25 sh. i januar til 21 sh. 3 d i mai, fra hvilket tidspunkt noteringerne gradvis steg til 28 sh. 9 d i august.

Havnene ved Donau og det Sorte hav, som tidligere gav god fortjeneste for lastedampere, havde i sidste aar liden sysselsættelse at tilbyde som følge af den daarlige høst i disse trakter, hvorfor dampskibe i fart paa Middelhavet fandt sig foranledigede til istedet at tage malmlast tilbage eller ogsaa begive sig til Amerika. Malmfragterne ydede atter god fortjeneste saavel fra Middelhavet som fra det nordlige Spanien. Dette land alene udskibede sidste aar henved 9 000 000 tons malm, af hvilken kvantitet to trediedele var bestemt til Storbritannien. Hvad østersjøtraden angaar, var fragterne der saavel ind som ud gunstigere end under nærmest foregaaende aar og har fremdeles lovende udsigter. Som en lykkelig omstændighed i denne forbindelse anføres, at forlig nu synes

at være opnaaet betræffende det irriterende spørgsmaal om trælastcertepartiernes affatning, hvorom forud saa megen tvist opstod; dog turde lignende uenighed vel ikke kunne undgaaes med hensyn til anvendelsen af det nye pitchpine certeparti for Amerika.

Ovenstaaende redegjørelse for sidstledne aars fragtmarked, som væsentlig er hentet fra „The Economist“, afsluttes med den udtalelse, at ligesom stillingen under det forløbne aar i det hele var gunstig for skibsfarten, saa har den nærmeste fremtid et ikke mindre lovende udseende, og det tillægges, at rederierne med noget større samhold burde kunne sikre sig end yderligere fordele i sine fragtslutninger for derved at sætte sig istand til at dække de stadig øgede omkostninger saavel til anskaffelse af fartøier som til deres drift.

Den britiske handelsflaade forøgedes under sidste aar med 379 865 tons (brutto), idet dampskibsflaaden steg med 520 402 tons, hvorimod seilflaaden formindskedes med 140 537 tons. Til udlandet solgtes i 1899 fartøier med en samlet drægtighed af 609 589 tons (brutto); hvoraf 505 711 tons dampskibe og 103 878 tons seilfartøier, medens samtidig indkjøbtes fremmede fartøier til en drægtighed af 65 969 tons, hvoraf 58 094 tons dampskibe samt 7 875 tons seilfartøier. Overskuddet i solgt tonnage udgjorde saaledes 543 620 tons (brutto). Af de til udlandet afhændede fartøier gik 96 til Norge med en drægtighed af 60 906 tons, hvoraf 71 seilfartøier, medens Sverige overtog 72 skibe i det hele udgjørende 35 831 tons, deraf 51 seilfartøier. Det anføres, at Norge og Sverige fremdeles tilbyder de bedste markeder for gamle britiske seilfartøier, medens Spanien og Frankrige er de største modtagere af dampskibstonnage.

Ved aarets slutning bestod den britiske handelsflaade af:

9 032 dampskibe af	11 350 213 tons (brutto)
11 177 seilfartøier -	2 410 282 „ („)

Ialt 20 209 fartøier af 13 760 495 tons (brutto)

Det turde kunne tillægges, at dette storartede materiel overhovedet er i bedste stand, eftersom de britiske redere finder det fordelagtigt at afhænde sine gamle fartøier og istedet anskaffe sig nye og fremfor alt dampskibe af større maskinkraft.

Betræffende det britiske havfiske opgives totalværdien af den fangst, som indbragtes til det fornede kongerige i 1899, til £ 9 351 000 mod £ 8 480 000 i 1898. De hyppigst forekommende fiskearter var kolje og sild, hvoraf indkom i sidste aar til England og Wales en kvantitet af 56 pct. af hele fiskefangsten. Med hensyn til værdien var imidlertid disse fiskearter af mindre betydning end andre, som fangedes i ringere mængde, saasom tunge, pigvar, rødspette, torsk og makrel m. m.

Den lovgivning, som under sidstledne aar har fundet sted her i landet paa sjøfartens omraade, synes ikke at have været af noget større omfang, og grunden hertil turde maaske kunne henføres til de britiske rederes ønske, da fra deres synspunkt næringen er tilstrækkelig reglementeret. Imidlertid anføres som udkommen under aaret „The Anchors and Chain Cables Act“, hvilken forordning skal sammenfatte forudgjældende forskrifter i emnet og særskilt have til hensigt at forebygge svigagtig stempling af ankere og kjættinger.

Blandt lovforslag, der i aaret fremkom i sjøfartsanliggender, nævnes tvende, af hvilke det ene havde til hensigt at udelukke fremmede magters undersaatte fra at ansættes som førere af britiske fartøier, medens det andet forslag foreskrev forpligtelse for sjømænd til at være i besiddelse af bevis for duellighed for at kunne faa hyre paa britisk fartøj. Begge disse motioner opgives at have strandet paa modstand fra rederiernes side.

Ved siden heraf fremsattes tvende andre forslag, som hidindtil ikke er kommet under behandling, nemlig om kodifikation af bestemmelserne vedrørende sjøforsikring samt om fartøis lastning. Videre kan nævnes, at der paa foranstaltning af „The Shipowners' Parliamentary Committee“ fremsattes lovforslag med det maal for øie at begrænse rederens ansvar for skade, som af fartøj anrettes paa gjenstand iland eller paa fremmed nations fartøj. I denne henseende er nemlig at merke, at efter nu gjældende lov britisk reder kun er ansvarlig med et beløb af £ 8 eller ved tab af menneskeliv eller skade paa person £ 15 for hver ton af hans fartøis drægtighed, naar det gjælder skade forvoldt andet fartøj, medens derimod ingen grænse er fastsat for erstatningsskyldighed, naar skaden er tilføiet gjenstand iland.

Paa den anden side er i almindelighed ifølge udenlandsk lovgivning reder berettiget til at afstaa fartøj og fragt for at frigjøre sig for ansvar af nævnte art. Ved det omtalte lovforslag søges nu dels at ligestille skade iland med skade paa fartøj og dels at give britisk reder ret til at afstaa fartøj og fragt for at beskytte sig mod ansvar, naar hans fartøj har havt sammenstød med fartøj af fremmed nationalitet. Dette sidstnævnte forslag er fremdeles underkastet parlamentets behandling.

I forbindelse hermed turde fortjene at bemærkes, at under sidstforløbene aar en international sjøretskonference afholdtes i London, paa hvilken spørgsmaal af lignende art var gjenstand for overlægning, samt at dens medlemmer kom overens om visse resolutioner.

Med hensyn til bestemmelser vedrørende havfiske er for nærværende under behandling i det britiske parlament et lovforslag angaaende forbud mod fangst af fisk under en vis størrelse ligesom mod at drive fiske paa visse omraader.

Oversigt*)

over vareomsætningen mellem Norge og Sverige samt Storbritannien og Irland i aaret 1899 sammenlignet med aaret 1898.

Indførsel fra Norge:

Vareslags.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Ammunition	—	—	31.	536
Levende dyr, heste stk.	20	7	516	215

*) Se side 474.

	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Levende dyr, ikke angivet slags			306	223
Kanoner			45	
Flesk cwts.	157	7	326	15
Kjød, saltet "	144	122	224	223
Øl brls.	382	372	1 747	1 669
Bøger cwts.	112	52	552	317
Messingvarer "	19	27	97	100
Smør "	30 965	27 138	153 937	135 794
Margarin "	8 278	8 477	22 654	22 799
Gummivarer lbs.	1 075		188	
Ost cwts.	126		270	
Kemikalier			5 393	2 773
Porcelæn "	16	7	43	22
Kobbermalm tons	3 683	986	18 852	7 755
Kobber, gammelt "	259	286	9 135	8 467
" ikke bearbejdet "	5	22	340	1 168
Kobbervarer			1 048	1 399
Taugverk			1 115	699
Kork "	50	45	671	274
Byg cwts.	30		10	
Hvedemel "	120	96	50	38
Bomuldsaffald lbs.	195 872	153 570	784	641
Bomuldsvarer			4 017	1 230
Droger			23 018	18 988
Farveemne, valonia tons	40		510	
Æg storehund.	44	84	18	38
Fisk, fersk, sild cwts.	590 223	784 624	178 257	173 540
" " andre slags "	37 769	50 995	65 251	127 656
" skjælfisk, østers "	1 200		4 000	
" " andre slags "	1 434	346	2 671	841
" preservevet, sardiner "	1 676	2 636	4 446	6 208
" " andre slags "	273 020	275 365	352 981	305 245
Frugt, æbler bush.	10		6	
" preservevet lbs.	43 046	1 574	526	11
Glas, flasker gros	8	8	4	4
" andre slags cwts.	2 474	3 202	4 646	5 582
Haar			536	1 045
Haararbejde			472	502
Hamp tons	27		572	
Huder, tørre cwts.	2 225	1 632	5 787	4 073
" raa "	13 625	3 608	21 476	8 642
Horn og hove tons	22	57	481	1 289
Is "	504 627	443 897	316 882	328 561
Jernmalm "	2 298	2 462	1 914	1 962
Jern, ru- "	12	626	59	3 247
" stang- "	83	553	769	4 364

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Jern, gammelt	tons	487	867	1 578	3 295
Staal, ikke bearbejdet . .	"	1	2	25	30
Velocipeder				316	
Maskiner				4 420	1 316
Jernvarer, andre slags . .	cwts.	50 963	77 266	50 276	62 340
Jutevarer				566	
Læder, uberedt	"	27	52	125	241
" beredt	"	6	14	48	104
Læderarbejder				3 353	1 688
Linnedvarer				303	
Gjødningsstoffer, ben . .	tons	267	315	1 331	1 576
— guano	"	331	563	1 637	2 773
— andre slags	"	387		1 156	
Fyrstikker	gross-boxes	281 850		13 731	14 324
Kjød (saltet eller ferskt)					
ikke angivet slags . . .	cwts.	25	3	53	11
Preserveret kjød, ikke					
angivet slags	"	245	580	533	1 212
Metal, bearbejdet	"	19	1	70	48
" gammelt	tons	64	88	1 807	1 717
Træspit	gallons	1 660		293	
Melk, kondenseret	cwts.	100 048	106 898	179 275	191 720
Melk og fløde, frisk og					
preserveret	"	831	362	1 897	758
Musikinstrumenter				107	
Tran	fad	6 860	5 657	120 750	100 270
Olie, spermacet	"	58	280	1 624	7 087
Linkager	tons	170	101	1 090	709
Malm, ikke angivet slags .	"	28	325	234	234
Malerfarver				1 109	1 572
Papir	cwts.	741 437	597 624	559 097	437 353
" trykt	"	2	608	4	417
Millboard	"	3 735	926	1 852	393
Pap	"	17 792	23 256	8 215	10 587
Lin- og bomuldsfiller . .	tons	49	43	471	423
Træmasse	"	248 256	232 620	961 563	946 191
Papirmateriale, ei angivet					
slags	"	254	316	1 802	2 299
Petroleum	gallons	1 980	320	50	11
Olietryk	stk.	17	18	56	50
Plumbago	tons	20		365	
Fjærkræ og vildt				5 328	2 720
Svovlkis	"	25 158	28 880	36 386	38 532
Sølv malm				60	100
Skind, gjed, uberedte . .	stk.	12 930	18 250	2 114	2 396
" faar	"	2 490	6 790	147	475

	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Pelsverk, sælskind	stk. 96 206	52 372	19 625	8 160
„ ei angivet slags „	381	856	1 658	1 064
Sprit, utilsat	pf. gallons 6 926	6 310	361	409
„ tilsat	„ 109	74	54	55
Sten	tons 96 222	89 393	158 674	128 942
Talg og stearin	cwts. 796	745	1 194	920
Tobak, cigarer	lbs. 70	67	37	37
Tjære	brls. 31	5	28	5
Hvalfiskeben	cwts. 1 426	590	3 573	2 715
Vin	gallons 543	574	154	135
Trælast, huggen, furu og gran	loads 318 678	263 782	457 702	377 166
Trælast, huggen, eg	„ 154	606	655	1 841
„ ei angivet slags „	„ 1 888	3 209	2 887	4 530
„ saget, furu og gran „	„ 507 699	500 081	1 333 238	1 291 529
„ ei angivet slags „	„ 9 139	10 768	28 502	29 255
„ stav	„ 23 904	24 398	63 517	62 432
Møbler	tons 70	201	550	1 286
Bygningsmateriel			6 658	4 467
Uld, faare-	lbs. 19 780	3 100	651	104
Uldfiller	tons 372	196	7 641	4 481
Uldvarer, ei angivet slags			267	283
Diverse varer, ikke bearbejdede			16 255	14 913
Do., forarbejdede			17 852	17 150
			£ 5 294 583	4 965 006

Indførsel fra Sverige.

Vareslags.	Kvantitet. .		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Ammunition			1 531	950
Levende dyr, heste	stk. 5	3	412	118
— ei ang. slags			79	7
Kanoner			585	3 900
Gummivarer	lbs. 2 222		283	
Flesk	cwts. 29 209	40 456	84 092	118 152
Æg	st. hundr. 10 412	6 616	3 192	2 151
Ost	cwts. 1		2	
Øl	brls. 2	9	9	26
Bøger	cwts. 97	303	382	1 568
Messingvarer	„ 53	75	255	348
Smør	„ 245 599	294 962	1 246 137	1 501 668
Droger			146	238

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Kemikalier				6 956	10 107
Porcelæn	cwts.	213	725	425	733
Kobbermalm	tons	64	254	677	2 533
Kobber, regulus	"	120	475	2 488	14 616
" gammelt	"	269	274	10 389	9 919
" ikke bearbejdet	"	77	316	6 100	16 303
Kobbervarer	"			1 803	922
Taugverk				222	178
Kork	"	77	6	665	128
Byg	cwts.	9 800		3 505	
Havre	"	700 500	288 180	211 144	86 637
Bønner	"	6 900	14 760	1 994	4 060
Hvedemel	"	600	573	312	341
Bomuldsaffald	lbs.	75 148	128 016	670	543
Bomuldsvarer				1 180	4 925
Farvebark	cwts.	6 770	3 248	1 432	890
Fisk, fersk, sild	"	81 347	175 467	22 001	38 041
" " andre slags	"	727	1 013	287	3 510
" skjælfisk (ikke østers)	"	2		11	
" preserveret	"	1 147	3 345	4 077	7 167
Frugt, æbler, raa	bush.	13 574		2 590	
" pærer, "	"	11 110		2 720	
" preserveret	lbs.	108 280	179 960	596	921
Glas, flasker	gros	104 937	104 693	49 872	49 926
" andre slags	cwts.	34 346	28 717	68 268	57 083
Haar				24	52
Huder, tørre	"	713	530	3 060	3 224
" vaade	"	20 785	21 579	32 946	34 120
Horn og hove	tons	36	18	1 154	383
Jernmalm	"	105 193	92 546	83 172	69 733
Jern, ru-	"	66 663	60 759	328 741	291 548
" stang-	"	57 752	57 278	474 695	478 937
" gammelt	"	3 486	3 342	14 540	16 695
Staal, ubearbejdet	"	14 681	6 904	115 899	63 460
Jernrør	"	24		246	
Jernbjelker	cwts.	273		248	
Velocipeder				641	
Maskiner				77 321	47 029
Jernvarer, andre slags	"	243 958	246 555	166 135	108 699
Jutevarer				145	
Bly	"	150	104	1 792	1 208
Læder, uberedt	"	105	26	489	119
" beredt	"	49	43	252	539
Læderarbejde				1 912	1 064
Linnedvarer				163	
Guano	tons	24	7	118	28

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Fyrstikker	gross-boxes	4 469 524		231 478	245 906
Kjød (saltet eller ferskt)					
ei angivet slags . . .	cwts.	512	112	568	117
„ preserveret, ei angivet					
slags	„	23	6	58	16
Metal, bearbejdet	„	332	50	1 800	6 787
„ gammelt	tons	162	62	2 562	820
Træsprit	gallons	4 144	8 734	775	1 498
Melk, kondenseret	cwts.	31	34	90	53
Melk, fløde, frisk og pre-					
serveret	„	479	1 204	1 843	4 901
Musikinstrumenter				277	
Tran	fad	3	22	35	315
Malm, ei angivet slags . .	tons		38	3	436
Malerfarve				433	574
Papir	cwts.	644 867	540 586	446 066	387 762
„ trykt	„	296	169	275	358
Millboard	„	14 940	9 765	8 894	5 067
Træmassepap	„	86 368	58 550	43 264	28 307
Lin- og bomuldsfiller . . .	tons	39	43	465	486
Papirmateriale, ei ang. slags	„	187	138	1 573	1 098
Træmasse	„	100 305	87 375	704 938	554 258
Petroleum	gallons	7 800	12 870	324	517
Olietryk	stk.	27	39	212	1 029
Beg	cwts.	904	1 417	651	566
Fjærkræ og vildt				95	122
Svovlkis	tons	9 913	900	12 298	1 800
Kviksølv	lbs.	7 000		600	
Vikker	bushels	2 184	4 233	546	985
Sølvmalm				392	317
Pelsverk, sælskind	stk.	5 780	6 060	1 330	1 520
„ ei ang. slags	„	176	5	360	5
Sprit, utilsat	gallons	2	136	1	45
„ tilsat	„	175	284	181	613
Sten	tons	31 904	26 364	51 387	40 946
Talg og stearin	cwts.	949	494	1 300	715
Tobak, cigarer	lbs.	472	579	218	254
Tjære	brls.	864	716	1 032	759
Vin	gallons	336	295	119	84
Trælast, huggen, furu og					
gran	loads	434 674	389 037	609 471	523 257
„ eg	„	763	186	4 264	291
„ ei ang. slags	„	9 889	9 188	14 917	13 045
„ saget, furu, gran . . .	„	1 887 939	1 896 496	4 399 248	4 331 692
„ ei ang. slags	„	15 649	10 696	38 973	27 677
„ stav	„	9 660	10 813	23 090	21 219

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Bygningsmateriel				148 101	138 332
Uld, faare-	lbs.	4 170	29 840	170	923
Uldfiller	tons	183	171	3 605	3 163
Uldvarer				3 635	2 649
Diverse varer, ubearbejdede				1 771	1 883
" " forarbejdede				237 797	238 880
				£ 10 042 667	9 719 494

Udførsel af britiske varer.

Til Norge.

Vareslags.		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Alkalier	cwts.	32 000	39 900	6 818	8 075
Levende dyr, heste	stk.	96	161	4 642	7 271
" " okser,					
kjør	"	2		20	
Levende dyr, svin .	"	34		333	
" " ei ang.					
slags	"	17	284	171	439
Færdigsyede klæder				17 665	23 089
Vaaben, ammunition etc.	"			33 854	14 053
Tomme sække	dusin	14 900	19 800	3 170	3 979
Øl	brls.	174	110	551	304
Brød og kjeks . . .	cwts.	5 170	4 229	11 454	9 487
Blegningsemne . . .	"	26 700	25 400	6 811	7 279
Bøger	"	269	337	2 241	2 436
Messingvarer	"	1 220	1 218	5 797	5 189
Teglsten	1000 stk.	740	1 241	1 958	2 918
Smør	cwts.	2		10	
Lys	lbs.	5 100	5 600	102	94
Kautschukvarer . . .				19 156	14 890
Jernbanevogne og					
dele deraf				1 405	899
Vogne, andre slags					
og dele deraf . . .				1 874	747
Cement	tons	1 357	1 476	2 896	2 950
Ost	cwts.	54	35	204	137
Kemikalier				33 025	40 533
Ler	tons	6 605	5 304	5 747	4 505
Uhre				121	68
Stenkul, koks	"	1 445 008	1 203 924	740 157	548 357
Produkter af stenkul				15 575	13 118

	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Cacao og chokolade . . . lbs.	4 700	6 400	208	354
Velocipeder og dele deraf			3 466	4 713
Kobber cwts.	11 421	15 454	47 485	47 618
Kobbersulfat tons	9	18	187	279
Taugverk cwts.	6 068	8 604	13 143	14 614
Korn og mel			8 860	9 444
Bomuldstraad lbs.	2 181 700	1 905 100	60 842	55 112
Bomuldsvarer, alengods . yards	15 719 900	17 211 700	194 979	207 253
" andre slags			55 029	64 057
Knive etc.			4 201	2 670
Farveemne			1 946	1 440
Pottemagerarbeide			14 242	13 817
Elektriske belysningsappa- rater			543	404
Fisk			17 627	4 043
Møbler			2 375	4 729
Glasvarer			4 938	4 273
Talg og fedt cwts.	1 704	1 359	2 093	1 433
Galanterivarer			18 636	18 810
Isenkram "	3 942	3 913	24 374	22 899
Hatte dusin	8 930	12 071	8 199	9 999
Huder, raa cwts.	36		137	
Redskaber, agerbrugs			2 356	3 692
" ei ang. slags			18 606	16 951
Videnskabelige instrumenter			2 124	3 552
Jernmalm tons	4		15	
Jern og staal "	70 568	69 458	516 929	425 346
Jute garn lbs.	285 000	372 400	2 914	3 331
Jutevarer, alengods . . yards	5 425 700	7 236 000	32 454	40 809
" andre slags . . .			150	531
Bly tons	590	716	9 284	10 030
Læder			14 413	15 720
Lingarn lbs.	147 200	143 200	4 569	5 562
Linnedvarer yards	774 100	846 100	28 487	30 417
" andre slags			8 927	8 784
Maskiner, damp-			26 560	26 643
" andre slags . . .			138 498	135 507
Gjødningsstoffer tons	13 668	9 758	23 227	16 650
Kjød og flesk cwts.	124	24	363	88
Apotekervarer			2 519	2 098
Metaller og metalvarer af ei angivet slags . . .			3 482	2 872
Mica og talk "	3	4	86	89
Musikinstrumenter			174	290
Olie, vegetabilsk tons	864	1 142	16 607	20 233
" andre slags . . .			6 107	7 852
Voksdug & linoleum . sq. yards	283 300	274 100	15 723	15 559

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Malerfarver etc.				12 235	12 719
Papir	cwts.	2 847	1 842	5 070	3 701
Parfumer				91	105
Pickles, eddike etc. . . .				6 055	4 827
Sølvarbeide	oz.	229	3 812	80	1 274
Plet- og forgyldte varer				2 167	2 662
Poteter		12 600		1 196	
Kobberstik o. l.				626	684
Fødevarer, ei ang. slags				3 214	4 038
Sadelmagerarbeide				499	287
Salt	tons	12 219	12 829	6 819	6 771
Frø	cwts.	336	239	475	453
Fartøier, nye med tilhø-					
rende maskiner	grosston.	33 999		480 779	
Silkegarn og lign.	lbs.	100	200	70	197
Silketøier				2 940	4 485
Skind, faare-	stk.	600	1 500	70	85
„ ei ang. slags				25	23
Øæbe	cwts.	2 300	2 100	3 077	2 757
Sprit	pf.gallons	70 833	61 803	24 851	23 567
Skrivematerialier(undtagen					
papir)				2 151	2 638
Slibestene	tons	1 011	1 450	2 790	3 752
Sukker	cwts.	73 108	105 100	46 108	63 000
Melasse	„	52 072	59 144	20 464	22 470
Telegraftraade m. m. . . .				16 418	2 615
Tin	„	2 119	2 721	13 243	9 824
Tobak	lbs.	8 577	10 046	771	1 340
Paraplyer og parasoller . .				215	300
Trælast (huggen, saget etc.)	loads	20		125	
Trævarer, ei ang. slags . .				555	497
Uld	lbs.	956 300	791 000	36 404	28 921
Uldgarn og traad	„	1 392 700	1 255 000	101 100	96 594
Alpacagarn etc.	„	5 300	1 600	555	196
Garn af uld eller haar af					
ei ang. slags	„	23 500	37 500	583	990
Uldvarer, alengods	yards	1042300	1 240 400	72 577	78 011
„ andre slags				17 269	19 986
Diverse varer, ei forarbei-					
dede				4 551	3 610
Diverse varer, forarbeidede				29 631	27 270
Pakkepostforsendelser . . .	stk.	13 788	13 800	18 966	18 680

Tilsammen £ 3 208 656 2 441 313

Udførsel af britiske varer.

Til Sverige.

Vareslags:		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Alkalier	cwts.	80 900	92 900	19 892	21 904
Levende dyr, heste . . .	stk.	33	14	3 525	1 283
— okser, køer etc. . .	"	76	117	1 087	2 855
— faar	"	13	9	67	82
— ei ang. slags . . .	"	48	426	88	168
Færdigsyede klæder . . .	"	—	—	5 940	4 892
Tomme sække	duzin	46 100	37 200	6 711	5 745
Øl	brls.	94	67	419	329
Brød og kjeks	cwts.	970	915	3 405	3 212
Blegningsstoffer	"	35 200	29 100	9 354	8 059
Bøger	"	679	545	4 508	3 722
Messingvarer	"	4 256	4 278	21 627	16 460
Teglsten	1000 stk.	612	560	4 721	4 047
Smør	cwts.	81	44	397	181
Lys	lbs.	2 100	29 600	86	417
Kautschukvarer	—	—	—	18 111	23 448*
Jernbanevogne og dele					
deraf	—	—	—	531	210
Vogne, andre slags . . .	—	—	—	904	455
Velocipeder og dele deraf	—	—	—	11 286	25 125
Cement	tons	17	82	40	205
Ost	cwts.	27	41	125	213
Kemikalier	—	—	—	55 284	46 985
Cicorie etc.	lbs.	21	—	2	—
Ler	tons	12 096	12 165	11 314	10 513
Uhre	—	—	—	58	183
Stenkul, koks etc.	"	3 049 121	2 408 521	1 581 205	1 126 981
Produkter af stenkul . . .	—	—	—	38 565	31 692
Cacao og chocolate . . .	lbs.	13 100	12 200	747	747
Kobber	cwts.	27 150	33 250	107 201	101 102
Sulfat af kobber	tons	28	6	667	93
Taugværk	cwts.	1 656	1 499	3 288	2 605
Korn og mel	—	—	—	1 058	2 592
Bomuldstraad	lbs.	7 107 900	9 303 300	192 824	251 277
Bomuldsvarer, alengods .	yards	10 055 400	10 639 900	141 061	141 057
— andre slags	—	—	—	131 219	111 048
Knive etc.	—	—	—	1 320	1 026
Farvestoffer	—	—	—	5 534	6 073
Porcelæn og lignende . .	—	—	—	9 321	7 558
Elektriske belysningsappa-					
rater	—	—	—	2 121	9 673
Fisk	—	—	—	13 892	2 227
Møbler	—	—	—	6 717	2 088
Glasvarer	—	—	—	3 785	4 695
Talg og fedt	cwts.	9 174	7 579	14 721	9 692

Vareslags:	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1899.	1898.	1899.	1898.
Galanterivarer	—	—	6 230	5 724
Isenkram cwts.	5 800	5 117	35 012	33 139
Hatte dusin	6 432	5 485	14 097	11 305
Huder, raa cwts.	143	32	225	48
Humle ”	727	492	4 362	2 824
Redskaber, agerbrugs- . .	—	—	323	198
— ei ang. slags	—	—	6 747	6 484
Videnskabelige instrumen-				
ter	—	—	3 702	1 982
Jernmalm tons	55	6	169	13
Jern og staal ”	140 583	111 837	712 896	521 683
Jutegarn lbs.	431 300	316 500	3 641	2 481
Jutevarer, alengods . . . yards	2 203 000	3 081 300	15 246	20 799
— andre slags . . .	—	—	422	467
Bly tons	1 301	1 445	20 522	20 146
Læder	—	—	53 049	56 860
Lingarn lbs.	133 000	146 600	4 611	5 470
Linnedvarer, alengods . . yards	994 400	662 900	18 483	15 381
— andre slags	—	—	13 698	14 429
Voxfyrstikker gross-				
boxes	100	—	77	19
Maskiner, damp-	—	—	67 758	49 256
— andre slags . . .	—	—	313 059	283 049
Gjødningsstoffer tons	21 162	35 741	44 035	70 199
Apothekervarer	—	—	1 501	1 443
Kjød og flesk cwts.	52	40	206	173
Metal og metalvarer af ei				
angivne slags	—	—	6 943	5 260
Musikinstrumenter	—	—	428	224
Olie, vegetabilsk tons	1 191	1 089	19 495	17 180
— andre slags	—	—	13 980	14 106
Voxdug og linoleum . . . sq. yards	454 400	372 700	20 131	16 924
Malerfarver	—	—	19 283	20 115
Papir cwts.	4 321	4 578	11 835	11 261
Parfumer	—	—	382	548
Pickles, eddike etc. . . .	—	—	5 951	5 639
Oliemalerier stk.	22	26	173	350
Sølvarbeide oz.	178	1 157	100	461
Plet- og forgyldte varer .	—	—	2 221	1 957
Kobberstik etc.	—	—	739	545
Fødevarer ei ang. slags .	—	—	4 603	5 086
Sadelmagerarbeide	—	—	1 362	1 165
Salt tons	11 369	9 555	6 882	5 462
Fartøier med dertil høren-				
de maskiner gross				
tonnage	6 718	—	99 372	—
Frø cwts.	4 205	1 538	5 714	2 031

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Vareslags:					
Silketraad og lignende	lbs.	7 100	5 200	5 573	4 146
Silketøier		—	—	7 062	6 413
Skind, faare-	stk.	4 100	3 000	229	183
— ei ang. slags		—	—	24	33
Sæbe	cwts.	1 200	1 200	2 010	2 113
Spritvarer	pf. gall.	70 811	64 250	27 792	26 309
Tin	cwts.	6 452	6 935	40 470	25 033
Skrivemateriale (ikke papir)		—	—	7 986	8 196
Krigsmateriel		—	—	10 200	15 223
Slibestene og lignende	tons	1 313	1 515	3 994	3 976
Sukker	cwts.	1 820	425	953	255
Melasse	"	110 640	105 853	43 079	42 675
Telegraftraad etc.		—	—	10 288	23 241
Tobak	lbs.	20 974	19 477	2 183	2 176
Paraplyer og parasoller		—	—	382	430
Trævarer ei ang. slags		—	—	882	1 283
Uld	lbs.	6 029 100	5 404 000	265 589	225 756
Uldgarn af traad	"	2 625 100	2 616 600	193 190	198 535
Alpaca-garn og traad	"	34 700	10 700	5 101	1 740
Garn af uld eller haar af					
ei ang. slags	"	77 500	82 200	2 081	2 180
Uldvarer, alengods	yards	1 235 200	1 106 200	83 128	75 964
— andre slags		—	—	21 109	20 133
Zinkvarer	cwts.	66	56	158	115
Diverse varer, ei bearbej-					
dede		—	—	13 081	36 054
Do. forarbejdede		—	—	32 168	32 753
Pakkepostforsendelser	stk.	14 122	13 796	23 211	19 062
Tilsammen £ 4 796 316 3 998 782					

Udførsel af udenlandske og kolonialvarer (transitgoods).

Til Norge.

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Vareslags:					
Flesh	cwts.	116 229	112 285	190 414	173 640
Kjød, saltet	"	16 322	26 224	20 509	32 084
— paa anden maade					
preserveret	"	2 664	3 226	3 929	4 484
Kaffe	"	6 795	5 688	19 106	18 807
Hvedemel	"	83 748	79 766	35 849	39 237
Havremel og klid	"	22 146	14 659	16 963	11 195
Bomuld, raa	"	15 070	20 308	26 300	36 060

Vareslags:		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Appelsiner og citroner . . .	bushl.	67 192	67 837	16 210	21 095
Hamp	tons	293	260	8 199	7 207
Huder, raa	cwts.	371	1 748	1 127	4 373
Jute	tons	231	469	2 952	4 627
Ister	cwts.	20 898	28 454	28 328	37 021
Læder, uberedt	"	12 517	22 300	58 987	105 732
Maskiner	—	—	—	13 294	18 662
Jern og staalvarer af ei angivet slags	"	6 141	8 102	6 981	10 847
Olivenolie	fad	18	72	634	2 271
Linolie	tons	90	158	1 557	2 958
Oleo-margarin	cwts.	16 721	23 033	25 190	34 802
Sukker	"	3 562	1 318	2 042	854
Melasse	"	37 549	139 778	11 889	42 569
Talg og stearin	"	6 398	7 910	6 462	7 911
Tobak, raa	lbs.	24 672	86 853	522	2 144
Vin	gallons	10 902	14 458	3 153	4 488
Uld	lbs.	19 600	71 500	830	3 178
Alle andre varer ei ang. slags	—	—	—	172 468	126 455
		Tilsammen £ 673 895 · 752 701			

Til Sverige.

Vareslags:		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Flesk	cwts.	67 501	85 730	106 112	129 821
Kjød, saltet	"	9 379	5 571	11 776	6 701
— anderledes preser- veret	"	3 297	3 669	6 360	5 763
Smør	"	108	312	533	1 388
Kautschuk	"	7 106	4 163	103 454	53 892
Kaffe	"	32 673	14 855	89 930	43 803
Hvede	"	17 137	44 380	6 412	15 234
Hvedemel	"	27 700	8 963	11 861	4 049
Bomuld, raa	"	108 294	108 206	190 009	200 258
Droger	—	—	—	16 341	14 210
Indigo	"	25	94	445	2 020
Fisk, nedlagt eller saltet . . .	"	3 858	3 133	14 871	12 930
Frugt, mandler	"	1 078	1 030	3 604	3 181
— appelsiner	bushl.	24 873	17 961	6 509	6 122
Gummi, alle slags	cwts.	3 141	3 592	11 294	12 015
Hamp	tons	244	161	5 461	3 514
Huder, raa	cwts.	4 425	5 192	13 290	15 312

		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1899.	1898.	1899.	1898.
Vareslags:					
Jute	tons	669	1 242	9 062	13 902
Kobber, uarbejdet . . .	„	75	130	5 958	6 738
Læder	cwts.	27 748	41 043	132 082	191 902
Velocipeder og dele deraf				24 491	92 118
Maskiner				52 466	57 079
Jern- og staalvarer, ei					
angivet slags . . .	„	22 832	16 291	22 512	13 157
Kokusnødolie	„	10	873	14	992
Olivenolie	fad	137	49	4 320	1 524
Palmeolie	cwts.	18 724	4 208	20 587	4 412
Linolie	tons	871	1 786	16 241	32 750
Linfrø	quarters	6 297	12 856	11 306	23 086
Krydderier	lbs.	508 832	396 816	11 547	9 003
Sukker	cwts.	6 746	4 223	4 535	2 554
Melasse	„	41 293	131 427	12 607	40 022
Talg og stearin	„	61 468	63 551	70 685	65 489
The	lbs.	160 710	161 172	8 039	8 072
Vin	gallons	11 176	11 088	4 363	4 214
Uld	lbs.	199 300	270 400	7 717	7 987
Uldvarer				1 102	1 165
Ei særskilt angivne varer				207 933	206 441
		Tilsammen £		1 225 829	1 312 821

Cardiff.

Uddrag af rapporten for aaret 1899 fra vicekonsul Eugène Berg.

Det forløbne aar kan betegnes som særlig gunstigt for næsten al industriel virksomhed, og ogsaa South Wales har i fuldt maal nydt sin del af denne blomstring. Slutsummen af aarets udskibning fra havnen af kul, cokes og patentbrænde (patent fuel) m. m. (heri ogsaa medregnet brændemateriale for for skibsbrug) udviser den enorme kvantitet af 19 306 562 tons eller omtrent 2 300 000 tons mere end i 1897 (nogen oplysende sammenligning med 1898 kan ikke gjøres paa grund af den i sidstnævnte aar blandt en stor del af distriktets grubearbejdere raadende langvarige streik). Til fremmede havne exporteredes i 1899 13 938 692 tons kul mod 12 116 100 tons i 1897, altsaa en forøgelse for aaret af 1 822 592 tons eller 15.04 pct. Til havne paa kysten skibedes 2 337 915 tons samt som „bunkers“ til udenrigsgaaende fartøjer 2 268 169 tons mod respektive 2 243 181 og 1 955 411 tons i 1897.

Ved bedømmelsen af det økonomiske resultat af aarets kulproduktion maa tages i betragtning ikke blot den betydelig øgede kvantitet, men ogsaa de opnaaede priser, der ikke har været saa høje siden de for kulindustrien saa gunstige aar 1872—1873.

Under en del af sidstledne december og januar maaneder er der opnaaet

lige til 28 sh. à 30 sh. pr. ton for „best steam coal“, og gjennemsnittsprisen har nu i adskillige maaneder været betydelig over 20 sh. pr. ton. Aaret var ogsaa i det hele taget tilfredsstillende for de skibsredere, der havde sine dampskibe engagerede i kultraden fra Cardiff, da fragterne i almindelighed var gode og lønnende.

Totalværdierne af havnens toldregistrerede export og import i aaret 1899 angives til resp. £ 8 684 421 og £ 3 352 191. Blandt exportartiklerne indtager naturligvis kul og nærbeslægtede brændematerialier første plads med en angiven sammenlagt værdi af £ 8 308 533; dernæst kommer jern og staal samt tilvirkninger deraf (24 327 tons) vurderede til £ 191 927, godsvogne til en værdi af £ 38 027 samt maskinerier (alle slags) til en angiven værdi af £ 32 097.

Af de importerede artikler turde nævnes:

Kornvarer og mel . . .	3 261 060	cwts.	værdi £ 979 090
Poteter . . .	612 022	„	„ 109 393
Hornkvæg . . .	2 324	stk.	„ 36 444
Faar og lam . . .	1 337	„	„ 2 323
Oksekjød, ferskt . . .	12 548	cwts.	„ 18 313
Faarekjød . . .	66 019	„	„ 86 454
Ost . . .	22 282	„	„ 50 559
Jernmalm . . .	831 541	tons	„ 589 094
Træmasse (kemisk) . .	5 136	„	„ 42 898
— (mekanisk) . .	23 387	„	„ 51 067
Trævarer, hugne, furu	687 046	loads	„ 606 185
— sagede, „	189 717	„	„ 458 647

I aaret har der været gjort forsøg med at vedligeholde en regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Montreal, Quebec og Cardiff for direkte import hertil af canadiske produkter. Forsøget ansees for at være lykkedes ganske vel, og man venter, at den nye forbindelse vil medføre en betydelig udvikling af Cardiffs importtrade, isærdeleshed siden en deputation af stadens repræsentative importører sidstledne sommer gjorde et besøg i Canada for at sprede kjendskab til de fordele og bekvemmeligheder, Cardiff byder som importhavn.

Totalværdien af importen fra Sverige i 1899 opgives til £ 155 608 mod £ 91 503 i 1898, og fra Norge til £ 163 342 mod £ 129 897 i det nærmest foregaaende aar.

Fra Sverige importeredes blandt andet 9 614 tons jernmalm (værdi £ 7197), 756 tons kemisk og 4 230 tons mekanisk papirmasse (værdi resp. £ 5 759 og £ 8 726) samt 34 742 loads hugne og 27 495 loads sagede trævarer (furu) vurderede til resp. £ 56 721 og £ 71 552.

De vigtigste importartikler fra Norge bestaar af papir 2 134 cwts. til en angiven værdi af £ 1 125, 4 380 tons kemisk og 16 562 tons mekanisk papirmasse til en værdi af resp. £ 37 139 og £ 36 504 samt trævarer (furu) nemlig: hugne 29 956 loads (værdi £ 44 643) og sagede 16 253 loads (værdi £ 43 745).

Totalværdierne af den opgivne export (kul og jernvarer) til Sverige og Norge opgaar til resp. £ 50 387 og £ 55 388, hvoraf størstedelen naturligvis falder paa kul.

Til Sverige exporteredes 83 969 tons kul til en angiven værdi af £ 46 967 mod 26 998 tons (værdi £ 16 198) i 1898 og 67 375 tons (værdi £ 34 429) i 1897, samt til Norge 82 123 tons til en angiven værdi af £ 49 295 mod 33 574 tons (værdi £ 17 134) i 1898 og 48 825 tons (værdi £ 21 520) i 1897.

Efter streikens slutning i september maaned 1898 faldt kulpriserne indtil slutningen af november maaned, men da i begyndelsen af december, efter foregaaende langvarige storme, stor tonnage akkumuleredes, indvirkede dette straks paa priserne, som fik en stigende tendens, og som ved slutningen af aaret var 13 sh. 6 d for „best Rhondas“ og 12 sh. for „Monmouthshires“. Disse priser holdt sig i januar maaned 1899, da mange grubeiere, trods at der raadede stor virksomhed i gruberne, paadrog sig store udgifter i form af overliggedagspenge, idet mange dampskibe længe holdtes ventende paa last. I februar maaned, da tonnagen aftog, faldt priserne med ca. 1 sh. pr. ton, hvorefter de forblev uforandrede til frem paa sommeren.

Udsigterne for aaret ansaaes noget usikre, men da de gjældende priser var høiere, end de havde været paa adskillige aar, kontraherede mange grubeiere om store leverancer for den gjenværende del af aaret. Efterat trafikken paa Østersjøen var kommen i fuld gang, og da efterspørgselen derifra, især deleshed for Kronstadt, var usædvanlig stor, viste den straks sin indflydelse paa kulmarkedet, som fik en fastere tendens. Da det engelske admiralitet paa grund af krigen i Sydafrika optraadte paa markedet med indkjøb af kul til sine transportfartøier, begyndte priserne i september at stige gradvis, saa at i december i nogle tilfælde endog 30 sh. opnaaedes for „best steam coal“. De ved aarets slutning gjældende priser var 25 sh. à 27 sh. 6 d for „best Rhondas“ samt 22 sh. 6 d à 25 sh. for „Monmouthshires“.

Kulfragterne var i aaret i det hele taget gode. De ved aarets begyndelse gjældende fragter til Genua 10 sh. à 10 sh. 3 d maa ansees for meget lønnende; saakaldte „coasting freights“ var derimod noget lave med 4 sh. 9 d som den almindelig gjældende til Havre. En del fragter sluttedes paa Danmark, hvorved 8 sh. erholdtes til København.

Hvad fragterne sydover betræffer, var de tidlig i januar gjældende fragter (for dampskibe) til Buenos Ayres 13 sh.—13 sh. 6 d, og samtidig befragtedes nogle dampskibe for 8 sh. til Las Palmas samt for 8 sh. 6 d til Kap Verdøerne. Før januar maanedes udgang indtraadte en nedgang i fragterne paa næsten alle hold, og under vaarens løb faldt fragterne til Genua fra 9 sh. til omkring 8 sh., og i slutningen af juni akcepteredes 7 sh. 6 d. Kystfragterne (coasting freights) var i tilsvarende grad lave, og fragterne til La Platafloden faldt ogsaa proportionalt. Østersjømarkedet begyndte ganske godt i sammenligning med foregaaende aars; 6 sh. 9 d à 7 sh. i april maaned til Kronstadt mod 5 sh. à 5 sh. 6 d i april maaned 1898. I sommerens løb steg østersjøfragterne, saa at der i slutningen af juli maaned betaltes 8 sh. 6 d til Kronstadt, 8 sh. til Stockholm samt 7 sh. à 7 sh. 6 d til gode danske havne. Fra begyndelsen af juli begyndte middelhavsfragterne atter at stige og opgik snart til 8 sh. 3 d samt i slutningen af september til 9 sh. à 9 sh. 6 d til havne paa Italiens vestkyst, medens der betaltes 11 sh. 6 d til Venedig og

Ancona samt 11½ frcs. til Marseille. Til Odessa og Teneriffa betales resp. 9 sh. 6 d samt 8 sh. Fragterne vedblev at stige under senhøsten samt opgik fra 10 sh. til 11 sh. til Genua, men oversteg ikke meget 8 sh. til gode danske havne. Henimod aarets slutning gik middelhavsfragterne atter ned, og i slutningen af december akcepteredes 8 sh. til Genua.

Ved aarets begyndelse udbødes ganske meget grubetømmer til omkring 29 sh. 6 d cif. Cardiff, hvilken pris faldt til 28 sh. 6 d i marts. Derpaa steg priserne lidt efter lidt indtil 30 sh. i juli samt 31 sh. 6 d i september—oktober. Meget lidet grubetømmer og props kunde erholdes i løbet af høsten, da tømmeret paa grund af den usedvanlig tørre sommer ikke kunde flødes ned til lastningspladse i Norge, hvorfor der i slutningen af aaret raadede stor efterspørgsel efter grubetømmer til 34 sh.—35 sh. pr. load. Ogsaa i løbet af sidstledne sommer importeredes der store kvantiteter props fra svenske østjohavne samt Finland, hvorfra importen af props synes at tiltage, medens vanskeligheden ved at erholde props fra Norge og vestkysten af Sverige aar efter aar bliver større. Anseelige kvantiteter af trævarer importeredes i aarets løb direkte til Cardiff fra det Hvide hav og Østersjøen. Dampskibe befragtedes fra Archangel til 40 sh. à 43 sh. 9 d. pr. standard. En del fragter fra den øvre del af den botniske bugt sluttedes til 30 sh. à 32 sh. 6 d samt til 26 sh. à 27 sh. 6 d fra sydligere havne. Mod slutningen af sæsonen sluttedes nogle fragter til noget højere priser. Et faatal dampskibe befragtedes for grubetømmer fra Nordspanien til 7 sh. 6 d—8 sh. 6 d pr. fransk ton.

Uro og agitation blandt de arbejdende klasser synes nu for tiden at høre til dagens orden, og 1899 har naturligvis heller ikke forløbet, uden at man har hørt om gjæring blandt grubearbejdere og de lokale jernbaners personale, men streiker er dog heldigvis undgaaede. I Cardiff, ligesom i en del andre havne i Storbritannien, erklæredes der i begyndelsen af september maaned streik af sjømænd og fyrbødere af „Seamen's & Firemen's Union“. Bevægelsen, som her snart ophørte, var dog, hvad Cardiff betræffer, kun en streik i navnet og turde ei have afstedkommet synderlig uleilighed for skibsfarten, ligesom den heller ikke — eller ialfald kun i undtagelsestilfælde — satte de streikende istand til at opnaa de eftertragtede højere hyrer, da det i almindelighed ikke mødte nogen vanskelighed at faa folk til de tidligere gjældende hyrer.

„Taff Vale Railway Company“, som ikke har lykkedes at faa koncession til anlæg af den foreslaaede nye „Windsor Dock“, har istedet rettet sin opmærksomhed paa forbedring og modernisering af den selskabet tilhørende „Penarth Dock“, hvor der nu blandt andre arbejder er under opførelse en del nye kulrender („tips“), hvilke antages at ville komme til i høj grad at bidrage til fartøjerne hurtige lastning.

Liverpool.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Harald Ehrenborg.

Skibsfarten paa Liverpool fra og til havne udenfor Storbritannien og Irland i 1899 udviser liden forskjel sammenlignet med 1898.

Indklarerede.

1899	3 959	fartøier	dr.	6 644 052	tons
1898	4 041	—	”	6 591 786	”
Stigning	—	—	”	52 266	”
Synkning	82	—	”	—	”

Udklarerede.

1899	3 333	fartøier	dr.	6 076 780	tons
1898	3 587	—	”	6 100 988	”
Stigning	—	—	”	—	”
Synkning	254	—	”	24 208	”

Antallet af fartøier er saaledes aftagende, men totaldrægtigheden temmelig konstant i den udenrigske skibsfart.

Angaaende den hele skibsfart paa Liverpool meddeles følgende tal, hentede fra Mersey Docks & Harbour Board's indberetning for regnskabsaaret juli 1898—juni 1899:

1899	25 522	fartøier	dr.	10 188 688	tons	£ 1 093 067	havneafgifter
1898	24 664	—	”	9 672 918	”	” 1 033 349	—
1897	23 640	—	”	9 486 975	”	” 1 023 399	—

Disse tal udviser stadig stigning, om end Liverpool i løbet af de senere aar paa mange omraader er bleven distanceret f. eks. af Cardiff og Hamburg.

I sidstnævnte tal indtages kun en ringe plads af Sveriges og Norges handelsflaader, hvis relative betydning synes at være i stadigt aftagende:

Norske fartøier:

Indklarerede:		Udklarerede:	
1899:	307 stk. dr. 182 985 tons	301	stk. dr. 184 174 tons
1898:	306 ” - 190 170 ”	312	” - 194 474 ”

Svenske fartøier:

1899:	45 stk. dr. 42 699 tons	45	stk. dr. 41 913 tons
1898:	51 ” - 45 949 ”	51	” - 45 949 ”

Sammenlignet med 1898 har norske fartøier indbragt hertil et noget større antal ladninger af trævarer (høvlede bord) og is, hvorhos de i noget større udstrækning er bleven anvendte i „time charter“ (for det meste i den sydøstlige del af Europa), men i alle andre henseender iagttages nedgang. Denne nedgang gjælder dog alene Liverpool. Jeg har ingen grund til at antage, at nogen absolut synkning foregaar, i det mindste ikke forsaavidt angaar Norges deltagelse i varetilførselen til Lancashire i det hele, hvilken varetilførsel for nogle faa aar tilbage helt og holdent foregik gennem Liverpool.

Varetransporten begunstiges efterhaanden i stadig større udstrækning af faste dampskibslinier, hvis rederier i tilfælde af for meget gods i almindelighed

er istand til af sin egen flaade at stille de nødvendige fartøier til disposition, uden at henvendelse behøver at ske til fremmede rederier. Disse linier bemægtiger sig farten paa linier, som for ikke lang tid tilbage ansaaes for at tilhøre seiltrafikken, f. eks pitchpinetransporten fra Nordamerikas sydstater, trævareimporten fra Canada, ja til og med grubetømmerimporten fra Sverige og Norge og mahogniimporten.

Bomuldslasterne føres nu udelukkende i dampfartøier (blandt hvilke alene et norsk i 1899). Næsten halvdelen af Amerikas bomuldsexport til Lancashire gaar nu til Manchester, skjønt Liverpools bomuldsbørs fremdeles synes at være den vigtigste i England.

De norske fartøier, der anvendtes i „time charter“ i trafikken paa Liverpool, antages at have givet et temmelig godt udbytte, isærdeleshed efterat krigen i Sydafrika har krævet, at et stort antal engelske fartøier er bleven unddraget fra handelstrafikken.

I denne forbindelse antages at burde nævnes, hvad jeg mange gange forud har paapeget, at konsulatafgifterne udgjør en betydelig byrde for de fartøier, som er skikkede for „time-charter“. Som rimeligt er, foretrækker befragterne, som ved aftalen næsten altid paatager sig alle fartøisafgifter, saadanne fartøier, som ikke har at erlægge konsulatafgifter. Og de fartøier, som gaar i time-chartertrafik, har meget ringe nytte af konsulaterne.

Liverpools handel med Sverige og Norge er af ringe betydning. Vore lande modtager herfra gennem dampskibslinier til Kristiania, Gøteborg og Sveriges østkyst samt med hjemvendende fartøier endel kolonialvarer, stenkul og koks; men vore landes import fra England synes hovedsagelig at ske fra dette lands østkyst.

Liverpool importerer fra Norge næsten udelukkende bord, pitprops og is, fra Sverige pitprops, bord og jern, af hvilket sidstnævnte stof den største del dog ikke virkelig importeres, men blot omskibes til Amerika, Levanten og Indien.

Priserne paa trævarer gik i aarets løb op til:

Planker fra Gefle, Stockholm og Gøteborg fra £ 10. 10. 0—£ 12. 10. 0 til £ 12. 10. 0—£ 14. 10. 0.

Høvlede bord, 1 a og 2 a, fra £ 8. 7. 6—£ 8. 10. 0 til £ 8. 17. 6—£ 9. 0. 0, 3 a £ 7. 12. 6—£ 7. 15. 0 til £ 8. 2. 6—£ 8. 5. 0.

Pitprops, pr. kubikfod, svensk fra 1 sh.—1 sh. 4 d til 1 sh. 2 d—1 sh. 6 d, norsk fra 10 d—1 sh. til 1 sh.—1 sh. 2 d.

Noget svensk eller norsk handelsfirma af betydning findes ikke hersteds.

Newcastle on Tyne.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Ths. M. Conradi.

I det forløbne aar har antallet og tonnagen af hertil ankomne svenske og norske skibe naaet sit højeste punkt. Den samlede tonnage beløb sig til 910 715, mod 726 837 i det foregaaende aar. Heraf falder 281 985 paa

430 svenske og 628 730 paa 1 161 norske skibe, der tilsammen har erlagt £ 2 391. 4. 4 i konsulatavgift. Antallet af de skibe, som ankom for ordre eller for at reparere, var 37 med et tonantal af 42 815. Mandskabernes antal paa svenske skibe var 5 710, paa norske 14 941. Der mønstredes i aarets løb 728 og afmønstredes 919 mand. Af rømninger anmeldtes 73. Der hjemsendtes med konsulatforpasning 270 forliste og nødlidende sjømænd. Ti ældre og fem nye dampskibe indkøbtes for norsk regning. Gjennemsnitsprisen for de nye var £ 19. 10. 0 pr. ton, for de ældre £ 12. 3. 0. Fem ældre dampskibe indkøbtes for svensk regning.

Toldopgaverne indeholder adskilligt af interesse for de forenede riger. De udviser saaledes, at det fra Sverige indførte kvantum deals, battens og bord beløb sig til 46 708 loads, og fra Norge 23 524. Minetønner og sleepers fra Sverige 12 565, fra Norge 12 620. Pitprops 36 250 og 19 458, henholdsvis.

Prisopgaver over trælastmarkedets stilling i aarets løb vil findes vedføjet. Af fersk fisk indførtes der fra Norge 910 tons, mod 1 346 i det foregaaende aar. Det indførte kvantum var, i aaret før den subvenerede linie tog sin begyndelse, 809 tons. Af smør indførtes der fra Norge 1 203 tons, der paa to tons nær er det samme kvantum, som indførtes i 1898. En ganske betydelig konkurrence kan i fremtiden, i maanederne mellem november og marts, paaventes fra Australien og Ny Zealand, hvorfra smør er blevet frembudt paa dette marked for første gang ifjor, og som antagelig vil paavirke prisen under det berørte tidsrum.

Forunderligt nok sees ægttilførselen fra Norge at være aftaget. Der lægges i England for tiden meget stor vægt paa hønseavl og ægproduktion, og mange er de lærde diskussioner i retning heraf. Mangt og meget er kommet frem, der kunde være af interesse for den norske bonde, der, lig sin standsfælle i Irland, vistnok ikke sjelden undlader at rette sig efter de gode raad som gives ham. Blandt saadanne gode raad kan nævnes, at det ikke alene er af vigtighed, at æggene er friske, men at de ikke indpakkedes i fugtigt veir; thi det er bevist, at saadanne indpakkede, friske æg efter 10 dages forløb var aldeles bedærvede.

Den bølge af velstand, der i de sidste par aar har faret henover de fleste lande i Europa, har i England vistnok været følt i enhver forretningsgren, og det i et omfang, der antages at være enestaaende. Bevis herfor ligger klart i dagen overalt i mit distrikt. Rastløsheden sees maaske mest paa vor flod, fra hvis bredder i 1899 udskibedes 12 millioner tons kul, og paa hvis bredder 121 dampskibe byggedes med en samlet tonnage af 400 000 tons. For begges vedkommende „the highest on record“ Prisen for steam kul, der ved aarets begyndelse stod i 10 sh. 6 d, noteredes ved dets udgang 15 sh. 6 d pr. ton, medens prisen paa gaskul i det samme tidsrum næsten kan siges at have fordoblet sig. I andre gode aar, som 1890, var prisen paa steam kul 12 sh. 6 d og i et flaut aar, som 1895, 8 sh. 6 d pr. ton. Prisforhøielsen paa en konstant nødvendighedsartikel, som kul jo er i England, maa derfor siges at være overordentlig stor. Da kulprisen i England afhænger af fabrikernes virksomhed, bør det antages, at disses aktivitet har mere at bestille med prisstigningen end den forøgede export af kul. Det tør imidlertid forudses, at naar brænde koster det dobbelte af, hvad der er betalt i et

tidligere aar, vil en mere økonomisk brug gjøre sig gjældende og sammes indflydelse paa konsumptionen være forenlig med et fald i prisen.

Hvad skibsbyggeriet angaar, da er forholdene maaske end mere overdrevne, idet prisen nu er saa høi, at næsten ingen tør vove sig til at kontrahere, af hvilken grund der er al sandsynlighed for, at kun faa skibe vil blive bygget iaar. Heri ogsaa indbefattet de værfter, der befatter sig med bygning af krigsskibe. Da priserne paa alle raamaterialier, som er nødvendige til bygning af skibe, har naaet en høide, som de vistnok sjelden har opnaaet i England, og arbejdslønnen derhos er steget betydelig, er denne aftagen i bygning af skibe vistnok blevet forudseet, men den har dog naaet et saadant standpunkt, at den har givet anledning til megen kommentar. Som et eksempel paa de berørte raamaterialiers dyrhed kan nævnes, at rujern nu staar i 75 sh. pr. ton, antagelig den høieste pris, der er opnaaet i de sidste 25 aar.

Der er ingen tvivl om, at krigen i Sydafrika har bidraget meget til denne „boom“ i skibsbyggeriet, ligesom den er ansvarlig for de hurtig opadgaaende priser, som fandt sted i høsten 1899. Krigen kom nemlig paa en tid, da alle priser var toppriser, og da det antoges, at de havde naaet sin størst mulige høide.

Om markedets fremtidige stilling paa dette omraade er meningene delte; enkelte gaar ud paa, at vi om et aars tid vil se en stærk nedgang og flauhed i fragtmarkedet, andre igjen mener, at de vil holde sig endnu en lang tid. De førstnævnte støtter sig paa bekjendte økonomiske principer i retning af, at al livlig handel frembringer overproduktion, der altid foraarsager nedgang i priserne. Andre igjen holder paa den mening, at der for tiden er uomtvistelige faktorer tilstede, som peger hen paa, at den gyldne tid vil være længe. Hvilken af disse mening er den rette, vil alene fremtiden kunne vise.

Det turde maaske her være af interesse at behandle disse faktorer i nogle slutningsord. Der er for tiden ingen spor at merke af nedgang i efterspørgsel efter skibsrum, heller det modsatte, af hvilket det fremgaar, at den boom, som for tiden hersker i skibsbyggeriet, ikke er en følge af overproduktion, men af skibes kostbarhed, sammenlignet med tidligere vanlige priser. Derhos har verdenstrafiken i den senere tid udvidet sig i en hidtil aldeles ukjendt grad, der stadig gjør en mere udstrakt transport til en absolut nødvendighed. De store forventninger, som i dette land sættes til Sydafrika, naar krigen engang er forbi, er ikke overdrevne, al den stund det maa tages i betragtning, i hvilken grad krigen har givet anledning til at henlede opmærksomheden paa de mange herlige trakter, som kun venter paa nybyggere, hvilke anskuelige fordele har bidraget ikke lidet til at skaffe frivillige for krigen, mange af god familie og bemidlede, som gaar ud i den hensigt at forblive i landet, og som, med engelsk driftighed og kapital, vil danne en ikke uvigtig del af den nye befolkning, som ventes at ville strømme ind i landet inden kort tid.

Priser i aaret 1900.

Minetømmer, rundt, 50 kubikfod cif, der ved aarets begyndelse noteredes 26 sh. 3 d pr. load, stod i marts i 27 sh., august 28 sh. og i december i 32 sh. 6 d pr. load.

Kulleskarp noteredes i januar 21 sh. 6 d, marts 22 sh., august 23 sh., oktober 24 sh. 6 d, november og december 26 sh. 6 d pr. load.

Props kort, blandede ladninger 3" 6" top, der i begyndelsen af aaret noteredes med 2 sh. 3 d pr. 72' 3" med 6 d stigning til og med 4"; 4½" 4 sh. 3 d med 1 sh. stigning. April 2 sh. 4½ d pr. 72' 3", med 6 d stigning til og med 4"; 4½" med 1 sh. stigning.

Mai og juni forblev priserne uforandrede. Juli 2 sh. 6 d à 2 sh. 7½ pr. 72' 3", med 6 d stigning til og med 4"; 4½" ca. 4 sh. 9 d og 1 sh. stigning pr. halve tomme.

Oktober 3 sh. pr. 72' 3"; 6 d stigning til og med 4"; 4½" ca. 5 sh. 1 sh. stigning pr. halve tomme.

December 3 sh. 1½ d ca. 3 sh. 3 d pr. 72' 3"; 6 d stigning til og med 4"; 4½" ca. 5 sh. 3 d og 1 sh. stigning pr. halve tomme.

Props lang $\frac{15}{16}'$ gennemsnitlig 3 sh. 9 d—4 sh. pr. 72'
 $\frac{11}{12}'$ — 3 sh. 4½ d—3 sh. 7½ d pr. 72'.

Crowntrees and sleepers. Marts 5"×2½"×3' 3½' ca. 3 sh.
 5"×2½"×5' 5½' 6 ca. 3 sh. 3 d
 Decbr. 5"×2½"×3' 3½' ca. 3 sh. 4½ d
 5"×2½"×5' 5½' 6 ca. 3 sh. 7½ d

Blyth.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Emil Enhörning.

I aaret 1899 ankom til Blyth 2 413 fartøier med 1 600 855 tons mod 2 250 fartøier med 1 551 652 tons i aaret 1898. Følgende af toldkammeret hersteds meddelte opgaver udviser antallet og drægtigheden af de forskjellige nationer tilhørende fartøier, hvilke er afgaaede fra Blyth med last i aaret 1899:

Nationalitet:	Antal:	Tons:	Nationalitet:	Antal:	Tons:
Britiske	1 142	787 823	Russiske	21	10 820
Norske	580	302 353	Spanske	6	5 987
Danske	262	224 206	Franske	20	5 140
Svenske	229	149 170	Østerrigske	3	3 837
Tyske	149	103 205	Belgiske	2	2 488
Hollandske	66	40 074	Græske	1	1 044

Af de ikke britiske fartøier, som i 1899 besøgte Blyth, var de fleste eller omtrent 61 pct. hjemmehørende i de forenede riger.

De forenede rigers skibsfart paa Blyth i aaret 1899 fremgaar af følgende:

Svenske fartøier.

Ankomne for at losse eller laste:		Antal.	Tons.
Fra Sverige	med last	17	3 592
” —	i ballast	23	22 815
” Norge	med last	1	250
” —	i ballast	10	2 620
” andre lande	med last	30	18 130
” —	i ballast	150	124 435

Tilsammen ankomne 231 171 842

(hvoraf dampskibe 200 stk. med 164 552 tons).

Afgaaede efter at have losset eller lastet:

		Antal.	Tons.
Til Sverige	med last	171	131 654
” Norge	—	22	10 529
” andre lande	—	35	27 740
” —	i ballast	1	149

Tilsammen afgaaede 229 170 072

(hvoraf dampskibe 199 stk. med 162 974 tons). Overliggende til aar 1900 . . . 2 1 770

Sum 231 171 842

Fartøier, som har anløbet havnen
alene for at reparere eller indhente ordre
eller lignende 11 568

Norske fartøier.

Ankomne for at losse eller laste:		Antal.	Tons.
Fra Norge	med last	1	109
” —	i ballast	89	43 979
” Sverige	med last	3	849
” —	i ballast	6	4 543
” andre lande	med last	20	12 735
” —	i ballast	457	239 385

Tilsammen ankomne 576 301 600

(hvoraf dampskibe 492 stk. med 276 647 tons). Overliggende fra 1898. . . . 2 1 647
Anskaffede for norsk regning 2 347

Sum 580 303 594

Afgaaede efter at have losset eller lastet:

		Antal.	Tons.
Til Norge	med last	348	134 034
„ Sverige	—	68	50 562
„ andre lande	—	164	118 998

Tilsammen afgaaede 580 303 594

(hvoraf dampskibe 493 stk. med 276 899 tons):

Fartøier, som har anløbet havnen for at reparere eller indhente ordre eller lignende	19	12 104
--	----	--------

Følgende tal viser udstrækningen af de forenede rigers skibsfart paa Blyth i løbet af sidst forløbne aar sammenlignet med aarene 1895—98.

Svenske fartøier.

	Seilfartøier.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	65	14 211	109	70 500	174	84 711
1896	57	12 169	147	92 122	204	104 291
1897	54	12 342	160	118 735	214	131 077
1898	32	7 729	144	117 613	176	125 342
1899	31	7 290	200	164 552	231	171 842

Norske fartøier.

	Seilfartøier.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	155	37 599	318	148 422	473	186 021
1896	145	38 375	369	167 055	514	205 430
1897	132	34 633	424	211 500	556	246 133
1898	116	33 723	390	190 430	506	224 153
1899	87	26 695	493	276 899	580	303 594

Ved sammenligning med aar 1898 viser den svenske skibsfart i 1899 en forøgelse i fartøiernes antal af omkring 33 pct. og i den samlede drægtighed af omkring 41 pct. Den norske skibsfart i 1899 viser ved sammenligning med aar 1898 en forøgelse i fartøiernes antal af omkring 13 pct. og i den samlede drægtighed af omkring 31 pct.

Med trælast ankom til denne havn 19 svenske fartøier med 2 180 stds. og 3 norske fartøier med 441 stds. eller tilsammen 22 fartøier med 2 621 stds. Af de med trælast ankomne svenske fartøier kom 17 fra svenske havne, 1 fra norsk havn og 1 fra finsk havn. De med trælast ankomne norske fartøier kom samtlige fra svenske havne.

Med kullast afgik herfra 228 svenske og 580 norske fartøier. Af de kullastede svenske fartøier afgik til svenske vest- og sydkysthavne 110, til svenske østkysthavne 61, til norske havne 22, til danske 8, til finske 9, til russiske 9, til tyske 6, til Antwerpen 1, til Rotterdam 1 og til Neapel 1 fartøi. Af de kullastede norske fartøier afgik til norske havne 348, til svenske havne 68, til danske 41, til tyske 19, til Hull 1, til finske 23, til russiske 23, til franske 19, til spanske 8, til belgiske 3, til italienske 17, til islandske 8 og til ægyptiske havne 2 fartøier.

Bruttofragterne*) udgjorde for:

	Svenske fartøier.	Norske fartøier.
1899	£ 72 010	£ 137 780
1898	„ 51 115	„ 104 400
1897	„ 47 230	„ 110 435
1896	„ 36 813	„ 85 110
1895	„ 30 088	„ 78 129

For trævarer er i 1899 opgivet følgende fragter pr. standard.

Fra	Seilfartøier.	Fra	Seilfartøier.
Stockholm	22 sh. 0 d à 27 sh. 6 d	Sundsvall	27 sh. 6 d
Göteborg	14 sh. 9 d à 16 sh. 6 d	Söderhamn	25 sh. 0 d à 26 sh. 6 d
Uddevalla	14 sh. 0 d à 16 sh. 0 d	Örnsköldsvik	27 sh. 0 d
Oxelösund	27 sh. 6 d	Hömmelvik	20 sh. 0 d
Gefle	23 sh. 6 d à 26 sh. 0 d	Räfsö	30 sh. 0 d

For kul opgaves i 1899 følgende fragter pr. ton.

Til	Seilfartøier.	Til	Seilfartøier.
Svenske vest- og syd-		Tyske havne	4 sh. 3 d à 6 sh. 0 d
kysthavne	4 sh. 0 d à 6 sh. 6 d	Hollandske	„ 3 sh. 7½ d
Svenske øst-		Franske	„ 4 sh. 3 d à 5 sh. 3 d
kysthavne	4 sh. 6 d à 8 sh. 6 d	Spanske	„ 4 sh. 3 d à 10 sh. 0 d
Norske havne	4 sh. 9 d à 8 sh. 6 d	Italienske	„ 7 sh. 0 d à 10 sh. 0 d
Danske	„ 5 sh. 0 d à 7 sh. 6 d	Islandske	„ 10 sh. 0 d à 12 sh. 0 d
Finske	„ 5 sh. 6 d à 9 sh. 0 d	Ægyptiske	„ 11 sh. 3 d
Russiske	„ 4 sh. 0 d à 7 sh. 6 d		

I 1899 foretoges for de forenede rigers fartøiers vedkommende følgende mønstringsforretninger:

Paa svenske fartøier paamønstreredes 23 mand, hvoraf 10 svensker, 6 nordmænd og 7 udlændinge. Fra svenske fartøier afmønstreredes 8 mand, hvoraf 5 svensker, 2 nordmænd og 1 udlænding, hvorhos der fra de nævnte fartøier rømte 8 mand, hvoraf 3 svensker, 1 nordmand og 4 udlændinge. Paa norske fartøier mønstreredes 214 mand, hvoraf 125 nordmænd, 41 svensker og 48 udlændinge. Fra norske fartøier afmønstreredes 167 mand, hvoraf 127 nordmænd, 14 svensker og 26 udlændinge, hvorhos der fra de nævnte fartøier rømte 18 mand, hvoraf 12 nordmænd, 3 svensker og 3 udlændinge.

*) Heri er ikke medtaget bruttofragterne for dampskibe, der er gaaet i maanedsbefragtning.

Til virekonsulatet indløb i aaret 1899 4 049 postforsendelser, adresserede til skibsførere og folk tilhørende besætninger paa de forenede rigers fartøier saavel som til andre landsmænd, der tilfældig har besøgt Blyth.

Til de ved Røvær, Frøien og Hiteren omkomnes efterladte indsamledes ved vicekonsulatet £ 16. 6. 0. For £ 12. 6. 0 heraf indsendtes regnskab til konsul Gram Pærlus i Kristiansund, for £ 4. 0. 0 til „Selskabet for de norske fiskeriers fremme“.

Ved vicekonsulatet indsamledes derhos i 1899 til Kristiania sjømandshjem £ 4. 17. 6 og til den norske sjømandskirke i Blyth £ 40. 7. 9.

Fra svenske og norske skibsførere indbetaltes i løbet af sidst forløbne aar ved vicekonsulatets foranstaltning £ 21. 6. 5 som frivillige bidrag til Thomas Knight Memorial Hospital, i hvilket sygehus svenske og norske sjømænd erholder gratis pleie.

Kulexporten fra denne havn har i løbet af en forholdsvis kort tid tiltaget i saa betydelig grad, at Blyth nu indtager en af de mest fremskudte pladse blandt de engelske kulhavne. Den betydelige tilvækst i eksporten fremgaar af nedenstaaende opgave vedkommende udskibninger af kul og koks i løbet af nedennævnte aar:

	Kul og koks.
1883	tons 146 000
1893	„ 2 366 943
1898	„ 3 124 391
1899	„ 3 314 826

Aaret 1899 har for kulgrubedriften i Northumberland været et særdeles gunstigt aar. Hvad der mere end noget andet har medvirket til dette gode resultat, er uden tvil den i aarets løb i flere lande herskende usedvanlig livlige virksomhed inden jernindustriens omraader. Den streik, der sidstforløbne vaar fandt sted i Belgien, syntes ogsaa at have tilfølgende en endnu livligere efterspørgsel paa kulmarkeder inden dette distrikt. Saavel til Sverige og Norge som til Rusland og Frankrige var kulexporten betydelig større end i det nærmest foregaaende aar. Udførselen til Tyskland, Holland, Italien og Ægypten udviser ogsaa en ikke ubetydelig stigning. Gjennemsnitsprisen for aaret 1899 for „best Northumberland steam coals“ kan formentlig ansættes til 10 sh. 6 d à 10 sh. 9 d f. o. b., og for „small coals“ til omkring 5 sh. Priserne var i aarets løb temmelig varierende:

	Best coals.	Small coals.
Januar	10 sh. 0 d à 10 sh. 6 d	4 sh. 0 d à 4 sh. 6 d
Februar	10 sh. 6 d à 11 sh. 0 d	4 sh. 6 d à 5 sh. 6 d
Marts	11 sh. 0 d à 11 sh. 6 d	5 sh. 6 d à 6 sh. 0 d
April	11 sh. 6 d à 12 sh. 0 d	6 sh. 0 d à 8 sh. 6 d
Mai	12 sh. 0 d à 12 sh. 6 d	6 sh. 0 d à 7 sh. 0 d
Juni	12 sh. 6 d	5 sh. 6 d à 6 sh. 0 d
Juli	12 sh. 6 d à 13 sh. 0 d	5 sh. 6 d à 6 sh. 0 d
August	12 sh. 0 d à 13 sh. 0 d	6 sh. 0 d à 7 sh. 0 d
Septbr.	11 sh. 0 d à 12 sh. 0 d	7 sh. 0 d

	Best coals.				Small coals.			
Oktbr.	10 sh.	6 d	à 11 sh.	6 d	7 sh.	0 d	à 7 sh.	6 d
Novbr.	11 sh.	6 d	à 14 sh.	0 d	7 sh.	6 d	à 8 sh.	0 d
Decbr.	14 sh.	0 d	à 14 sh.	6 d	8 sh.	0 d	à 8 sh.	6 d

Af Blyth Ship Building Company Limited byggedes i løbet af aarene 1897—1899 ti dampskibe med en nettodrægtighed af 13 896 tons, hvoraf otte britiske fartøier med 11 616 tons, et russisk med 1 328 tons og et hollandsk fartøj med 952 tons. Ved samme skibsværft foretages reparationer af fartøier, saavel som paa maskiner og dampkjedler.

Ogsaa i det sidstforløbne aar er der bleven foretaget foranstaltninger til havnens udvidelse og forbedring. Mudringsarbeidet ved havneindløbet fortsættes fremdeles, og indseilingsrenden har nu en dybde af 28 fod ved høivande. Begge havnemoloerne er blevne forlængede, og der arbeides fremdeles med deres yderligere forlængelse. Dybden er nu ved ti „kulrender“ 24 fod ved lavvande og 38½ fod ved høivande. Ved de øvrige 12 „kulrender“ er dybden 29 à 35 fod ved høivande. Man har til hensigt i den søndre havn om kort tid at opføre en ny havnepier til øget lettelse for trævareimporten. Som havnen nu er, kan der aarlig udskibes over 4 000 000 tons kul, og det er sandsynligt, at en saa stor udskibning ogsaa virkelig kommer til at finde sted i den nærmeste fremtid. Havneudgifterne er fremdeles mindre end i havnene ved Tyne, Wear og Tees. Inden en omkreds af fire engelske mil findes nu tyve kulgruber, der har jernbaneforbindelse med Blyth, og noget længer nord og vest ligger yderligere omkring tyve kulgruber, for hvilke ligeledes denne havn udgjør det naturlige udskibningssted.

Port au Prince, Haiti.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Georg Keitel.

Skibsfarten i 1899. Af norske skibe ankom i 1899 til hovedstationen fra fremmede lande med ladning 13 dr. 8 860 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 23 dr. 15 776 tons, tilsammen 36 skibe dr. 24 636 tons, alle dampskibe. I ballast ankom til hovedstationen 2 dampskibe dr. 1 534 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 6 dampskibe dr. 6 010 tons samt 58 seilfartøier dr. 30 190 tons, tilsammen 66 norske skibe dr. 37 734 tons. Af norske skibe afgik til fremmede lande med ladning 5 dampskibe dr. 4 070 tons og 53 seilskibe dr. 29 147 tons og i ballast 39 dampskibe dr. 27 016 tons.

Af svenske skibe ankom 2 dr. 1 040 tons.

Konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 372.97, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 655.78; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 700.86; af svenske skibe ved vicekonsulsstationerne kr. 65.20; heraf tilfaldt konsulen kr. 32.60. Ialt tilfaldt saaledes konsulen kr. 1 733.46. Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 5.00.

H a n d e l e n. Ligesom i det foregaaende aar led Haitis handel under de lave priser paa kaffe. Henimod slutningen af aaret bedredes den haitiske kaffes stilling paa de europæiske markeder noget, idet priserne lidt efter lidt gik op, og da tilførslerne fra andre lande som Venezuela, Colombia og Guatemala var ringe som følge af revolutioner og daarlig høst, er saaledes udsigterne for salget af det haitiske produkt lysere, og man venter, at der vil komme nyt liv i forretningsrørelsen i det hele taget. De høje væxelkurser, der var fremherskende i aaret, satte kjøberne af haitiske produkter istand til at betale forholdsvis høje priser, hvilket er en fordel for producenten, der lever væsentlig af, hvad jorden kaster af sig, og kun kjøber det absolut fornødne af varer indførte fra udlandet.

F i n a n s e r. Paa grund af den stadige nedgang i importen har den finansielle stilling ikke bedret sig i aarets løb. Statens indtægter udgjorde guld \$ 2 811 847 i udførselstold og hait. \$ 2 666 559 i indførselstold mod i 1898 henholdsvis guld \$ 3 212 238 og hait. \$ 2 640 574. Det samlede beløb af udførsels- og indførselstold bliver saaledes i 1899 P. 5 478 406. Det af Banque Nationale d'Haiti gjorde tilbud om at overtage kontrollen med alle toldindtægter og konvertere alle indre laan er ikke blevet akcepteret af regjeringen. Flere mindre laan er afsluttede, men desuagtet har regjeringen kun seet sig istand til at betale hæren og flaadens regelmæssig, medens de øvrige regeringstjenestemænd kun fik løn for 7 maaneder af aaret. Republikens gjæld udgjorde pr. 31te december 1899 guld \$ 19 076 732.90 og hait. \$ 9 372 183.34 mod pr. 31te december 1898 guld \$ 17 548 805.45 og hait. \$ 9 227 713.28.

Den i cirkulation værende mynt udgjør:

Papir	ca. P. 3 469 390
Sølv	- „ 2 500 000
Bronce	- „ 225 000
Amerikansk guld	- „ 1 000 000

Tilsammen P. 7 194 390

hvilket for en befolkning af ca. 1 300 000 giver et gennemsnit af P. 5.53½ pr. individ mod P. 6.84 i aaret 1898. Paa grund af den høje væxelrente og sølvets forhøiede værdi er exporten af haitisk sølvmynt tiltaget, og knaphed paa sølv har gjort sig merkbar; dette har til visse tider opnaaet en præmie af 20 pct. mod papir.

Inddragningen af papirpenge ved 25 pct. extra indførselstold, der voteredes i 1898, har kun været til virkelig nytte i et par maaneder, idet regjeringen har været nødt til at benytte disse indtægter til at dække de løbende udgifter.

I betragtning af de vedvarende finansielle vanskeligheder foreslog regjeringen henimod slutningen af aaret sine kreditorer at konvertere alle de indre laan.

Denne konvertering vilde beløbe sig til ca. 5 millioner dollars guld, for hvilket en garanti af guld \$ 1.33⅓ pr. 100 lbs. af kaffetolden vilde blive stillet af regjeringen. Ved dette arrangement vilde regjeringen have indtægter nok til at dække de løbende udgifter. De fleste indehavere af statsobligationerne er

gunstig stemt mod dette forslag. Skjønt tilbagebetalingen af ovennævnte sum vil blive betydelig forsinket og ikke kan ventes at finde sted før om 12 à 14 aar, finder dog de interesserede regjeringens stilling under forhold som de nuværende i længden uholdbar og venter, at der skal komme nyt liv i forretningsrørelsen i sin almindelighed, naar pengetilgangen vil blive rigeligere derved; at regjeringens tjenestemænd faar sine gager regelmæssig udbetalt.

Den politiske situation. Fuldkommen ro har hersket i det forløbne aar, og skjønt befolkningen ikke sympathiserer med den nuværende regjering, er den dog bange for at afstedkomme uroligheder, der kunde lede til fremmed intervention.

Exporten. Kaffe viser atter en liden nedgang sammenlignet med foregaaende aars; i tidsrummet fra 1ste oktober 1898 til 30te september 1899 exporteredes der omkring 61 000 000 lbs. Det er imidlertid noksom bekjendt, at der her fra landet er blevet exporteret et større kvantum kaffe end det, der er anført i de officielle opgaver. Prisen varierede mellem P. 6 og P. 10 pr. 100 lbs.

Logwoodexporten er tiltaget paa grund af de bedre priser, der opnaaedes i Europa og de forenede stater. Fra 1ste oktober 1898 til 30te september 1899 skibedes omtrent 172 mill. lbs., hvoraf omkring 89 mill. lbs. var rødder. De betalte priser var P. 4—6 pr. 1 000 lbs. for ringere kvalitet

„ 8—9	—	-	„ bedre	—
„ 5—7 $\frac{1}{2}$	—	-	„ rødder.	

Af kakao udskibedes omtrent 4 mill. lbs., der betaltes med P. 19—24 pr. 100 lbs.

Bomulds-skibningerne har tiltaget noget, idet der er blevet udskibet omkring 1 400 000 lbs. Priserne var P. 10—12 pr. 100 lbs.

Skibningerne af mahogny, honning, vox, gaiac-gummi, yellowwood, huder, orangeskaller og gjedeskind er tiltaget betydelig og finder et gunstigt marked i de forenede stater.

Det selskab til dyrkning af tobak, der dannedes forrige aar, har ikke havt held med sig, idet kvaliteten af dets produkt ikke tilfredsstillede fordringerne paa de fremmede markeder, og selskabet vil sandsynligvis blive opløst.

Importen udviser en ringe forøgelse i sammenligning med foregaaende aar. Af manufaktur- og galanteri-varer indføres kun de billigste sorter fra Europa og de forenede stater. Tomme søkke indføres fremdeles fra Europa.

Tømmer. Forretningerne i denne artikel er meget indskrænkede. Da husleien er meget lav, bygges der ingen nye huse, og indførselen indskrænker sig til, hvad der er strengt nødvendigt til at reparere gamle huse.

Af isenkramvarer indføres smaa kvanta til landbrugs- og husbehov fra de forenede stater.

Levnetsmidler saasom mel, salt svinekjød, salt oksekjød, salt fisk, røgesild, flesk og smør indføres fremdeles fra de forenede stater. Sæbe indføres nu atter mest fra de forenede stater. Da tolden paa amerikansk sæbe er blevet betydelig nedsat, kan fabrikerne her og i Cape Haiti ikke længere konkurrere med den importerede sæbe.

Ris. Dyrkningen af dette produkt gaar stadig fremover, og importen fra Europa er aftaget.

Vine, spirituosa, porter og øl indføres stadig kun i meget liden maalestok.

Toldvæsenets statistik er endnu ikke offentliggjort. Følgende opgaver er hentede fra private kilder: Indførselen fra de forenede stater beløb sig til 10 970 tons, hvoraf en liden del i transit fra Europa; indførselen fra Europa udgjorde 2 660 tons. Udførselen til de forenede stater udgjorde 850 tons, til Europa 8 020 tons.

Sundhedstilstanden paa øen har i aaret 1899 været god, og øen har været fri for smitsomme sygdomme.

Rio de Janeiro.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	4	6 120	4	6 120	-	-	3	4 389	3	4 389
Seilskibe	-	-	32	29 891	32	29 891	-	-	12	7 361	12	7 361
Sum	-	-	36	36 011	36	36 011	-	-	15	11 750	15	11 750
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	8	10 740	8	10 740	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	174	88 689	174	88 689	-	-	15	5 895	15	5 895
Sum	-	-	182	99 429	182	99 429	-	-	15	5 895	15	5 895
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	218	135 440	218	135 440	-	-	30	17 645	30	17 645
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	905	1	905	-	-	2	2 636	2	2 636
Seilskibe	-	-	7	2 389	7	2 389	-	-	28	25 446	28	25 446
Sum	-	-	8	3 294	8	3 294	-	-	30	28 082	30	28 082
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	2	3 040	2	3 040	-	-	10	14 051	10	14 051
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	168	89 480	168	89 480
Sum	-	-	2	3 040	2	3 040	-	-	178	103 531	178	103 531
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	10	6 334	10	6 334	-	-	208	131 613	208	131 613

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 3 524 402.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 504 575.60.

For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 2 095 tons. Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 20 dr. 9 057 tons, til hovedstationen 4 dr. 1 810 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 528.93, ved vicekonsulsstationerne kr. 6 606.08; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 3 303.04. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 152.77, ved vicekonsulsstationerne kr. 442.57; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 221.28. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 6 206.02.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 633.33, i svenske sager kr. 111.53, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 2 292.23, i svenske sager kr. 1 175.39, i andre sager kr. 275.00.

Pernambuco.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul A. Ommundsen.

Pernambucos handelsrørelse i 1899 var for Norge og Sverige af liden interesse. Ingen svensk eller norsk damper anløb havnen i aarets løb, og de seilskibe, som kom hertil for at losse, afgik alle i ballast herfra.

Sukker- og bomuldshøsten 1898—1899 var liden, og da forbruget her i landet er temmelig stort, blev kun en ubetydelig del skibet til udlandet.

Af sukker skibedes herfra fra 1ste septbr. 1898 til 1ste septbr. 1899 til:

Brasilianske havne . . .	ca. 1 310 000	sække à 60 kg.
Do.	95 000	tønder à ca. 75 kg.
De forenede stater . . .	48 500	sække à 75 kg.
Liverpool	37 500	” à 75 ”
Argentina og Uruguay . .	7 000	tønder à ca. 75 kg.

Af bomuld skibedes i samme tidsrum herfra til:

Brasilianske havne . . .	ca. 104 000	sække à ca. 70 kg.
Do.	10 000	baller à ca. 160 kg.
Liverpool	1 000	”
Oporto	4 350	sække og ca. 5 400 baller.

Høsten i 1899—1900 blev derimod meget stor, og skibedes herfra fra 1ste septbr. 1899 til udgangen af aaret til:

Sukker.

Brasilianske havne . . .	ca. 473 500	sække à 60 kg.
--------------------------	-------------	----------------

Brasilianske havne . . .	ca. 25 500 tønnder à ca. 75 kg.
De forenede stater . . .	" 45 200 sække à 75 kg.
Liverpool	" 5 000 " à 75 kg.
Argentina og Uruguay . . .	" 1 700 tønnder à 75 kg.

Bomuld.

Brasilianske havne . . .	ca. 26 500 sække à ca. 70 kg.
Do.	" 3 800 baller à " 160 kg.
Liverpool	" 18 000 "
Lissabon, Oporto etc. . . .	" 2 200 "
Argentina og Uruguay . . .	" 100 sække.

Dette er kun en mindre del af, hvad der endnu vil komme ind fra det indre, og venter man i januar, februar og marts 1900, at store skibninger vil foregaa saavel til brasilianske havne som til Nordamerika og Europa.

Dampskibsfarten har tiltaget meget i de senere aar og næsten aldeles fortrængt seilskibene, hvad exporten herfra angaar, og denne foregaaar næsten udelukkende i britiske dampere. I november og december var her stor efterspørgsel efter baade damp- og seilskibe for jan.—febr.—marts lastning, saavel for sukker til staterne som bomuld til Liverpool og Oporto. Dampere sluttedes med sukker til ca. 20 sh. pr. ton for staterne, og smaaskibe befragtedes her til 25 sh. at laste i Rio Grande do Norte for New York, Philadelphia eller Halifax. Herfra til Liverpool engageredes bomuld i sække pr. dampskib til $\frac{3}{8}$ d + 5 pct. primage pr. engelsk pund og steg i slutningen af aaret til $\frac{7}{16}$ d, og engageredes i slutningen af december for februar lastning til $\frac{1}{2}$ d pr. pund. Til Oporto og Leixoes var fragterne omtrent de samme som til Liverpool.

Af bomuldsfrø skibes for hvert aar mere herfra til Liverpool i dampere, og steg fragterne i slutningen af aaret til 27 sh. 6 d pr. ton. For februar lastning engageredes til 30 sh. pr. ton.

Af huder exporteredes dette aar herfra mellem 80 og 100 000, hvoraf halvdelen gik til New York og den anden halvdel til Hamburg, Lissabon, Oporto og Havre. Huderne veier mellem 10 og 12 kilos, og de fleste kommer ind her til fra provinserne Rio Grande do Norte, Parahyba og Sergipe og Pernambuco. De saltes og tørres i solen, før de skibes.

Fra Fernando de Noronha er et fransk-brasiliansk kompagni begyndt at skibe fosfat til Europa, og vil maaske her blive en ny fart for skibe, som kommer herud med kul etc.

Lastestedet i bugten paa øen Rata skal være et godt og sikkert sted, og har skibene der ingen udgifter. Fosfaten skal være lettere end den, som f. eks. skibes fra Aruba, paa grund af dens mindre righoldighed. En skibsfører, som lastede der, beskriver den at fylde op skibe omtrent som kul.

Indførselen hertil af kul fra Storbritannien foregaaar næsten udelukkende i norske skibe.

Furu- og granplanker. Heraf er der i aarets løb indført tre

skibsladninger paa ialt ca. 480 std., alle fra Göteborg. Tidligere kom al furu og gran fra Memel, men er priserne der i de sidste aar stegne, saa at de nu faaes billigere fra Sverige. Fra Memel kom dette aar ingen ladning, dog er et norsk skib nu undervejs.

Al klipfisk, som forbruges her, kommer fra New Foundland, og kun en forsvindende del norsk klipfisk kommer hertil i kasser fra Hamburg. I løbet af aaret lossede 53 smaaskibe (ca. 200 tons reg. hvert) klipfisk her fra New Foundland.

Preserverede norske sager, som af afdøde stipendiat Mentz Rynning blev solgte her, har vist sig ikke at kunne holde sig her i dette klimat. Jeg har selv seet en hel del af de forskjellige forsendinger, som allerede efter kort tids forløb var udskjæmte. Fra f. eks. Portugal holder derimod preserverede sager sig udmerket.

Fyrstikker indføres nu ikke mere hertil paa grund af den store indførselstold og de mange nationale fabriker.

Skibsfarten paa Pernambuco er temmelig livlig, og stedet vil vel nu blive endnu mere besøgt som ordreplads og som provianteringssted, da udgifterne nu jo fra 1ste januar 1900 kun er £ 2. 0. 0 for saadanne skibe for ind- og udklarering.

Skibsudgifterne her er nogenlunde de samme som i andre brasilianske havne, naar undtages slæbebaadspenge, som her erlægges med rs. 1 \$ 000 pr. reg. ton for indgaaende og det samme udgaaende. Dette vedrører naturligvis kun seilskibe.

Sundhedstilstanden i Pernambuco har i aarets løb været meget tilfredsstillende. Intet tilfælde eller dødsfald af gul feber er forekommet ombord i svenske eller norske skibe.

Smyrna.

*Aarsberetning for 1899 fra konsul Herman Zethelius,
dateret 30te april 1900.*

Skibsfarten. Af norske skibe ankom i 1899 fremmede lande med ladning til hovedstationen 6 dr. 7 172 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 1 dr. 1 359 tons, altsaa tilsammen 7 skibe dr. 8 531 tons, alle dampskibe. I ballast ankom til hovedstationen 1 dampskib dr. 1 359 tons. Der afgik med ladning til fremmede lande fra hovedstationen 7 norske skibe dr. 8 531 tons og fra konsulatdistriktet forøvrigt 1 norsk skib dr. 1 359 tons, altsaa ialt 8 skibe dr. 9 890 tons.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøjer.

Af svenske fartøier ankom til hovedstationen 2 dampskibe dr. 1 518 tons. Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 455.45, ved vicekonsulsstationerne kr. 86.30; heraf tilfaldt konsulen kr. 43.16. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 94.40, ved vicekonsulsstationerne intet. Ialt tilfaldt konsulen kr. 593.00.

Expeditionsavgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 25.20, i svenske sager kr. 20.16, i andre sager kr. 176.40.

Skibsfarten paa distriktet udviser følgende antal:

Svenske fartøier.		Antal.	Tons.
Ankomne fra andre lande med ladning	2	1 518	
Afgaaede til " — i ballast . .	2	1 518	
Norske fartøier.			
Ankomne fra andre lande med ladning	7	8 531	
— " " — i ballast . .	1	1 359	
Summa ankomne		8	9 890
Afgaaede til andre lande med ladning	8	9 890	
mod i aaret 1895	10	9 486	
" — — 1896	5	5 758	
" — — 1897	5	5 319	
" — — 1898	9	10 865	

Af foranstaaende oversigt fremgaar, at den svenske og norske skibsfart fremdeles her er af ubetydeligt omfang, og at kun ringe udsigter for nærværende findes til, at en forandring til det bedre skal indtræde. Saaledes som det ofte er blevet fremholdt, tilskrives dette forhold hovedsagelig den omstændighed, at stormagterne har dannet internationale dampskibslinier, saa at disse landes flag repræsenteres i faste ruter mellem de tyrkiske og de fleste andre større nationers havne. Efter den udvikling, som særlig de britiske, tyske, franske, italienske og østerrigske linier har naaet, turde det være saagodtsom umuligt for den svenske og norske skibsfart med fremgang at optage konkurrancen.

Skibsfarten i sin helhed paa Smyrna stillede sig som følger:

	Antal.	Tons.
Belgiske dampskibe	8	10 540
Danske —	3	2 937
Ægyptiske —	33	31 496
Engelske —	379	368 412
Franske —	185	313 513
Græske —	445	171 999
Hollandske —	29	24 523
Italienske —	111	146 026
Norske —	6	7 172
Russiske —	188	366 386
Svenske —	2	1 432
Tyske —	64	90 195
Tyrkiske —	493	254 725
Østerrigske —	202	250 497

Summa 2 148 2 039 853

Fragterne paa Smyrna var i almindelighed gode i det forløbne aar.

Da udfragterne indtager en langt vigtigere plads end de indgaaende, leveres her følgende fragttabel vedrørende de fornemste exportartikler:

Korn	10 sh. à 12 sh. pr. ton
Malm	10 sh. - "
Olieholdigt frø	14 sh. à 15 sh. - "
Vallonées	18 sh. à 22 sh. - "
Rosiner	16 sh. à 18 sh. - "
Frugter	20 sh. à 22 sh. - "

til Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg m. fl. steder.

Almindelige forhold.

Aaret 1899 har i økonomisk henseende været gunstigere end det foregaaende. Høsten i Lilleasien var i det hele god, og exporten deraf vilde uden tvil have givet bedre resultat, ifald fragterne havde været lavere og priserne jevnere. Det forløbne aars høst af figen, som kan anslaaes til 45 000 kamellaster mod 12 000 kamellaster i 1898, tildrog sig større opmærksomhed, da det i almindelighed antages, at figentræet i nævnte aar paa grund af en for landet usædvanlig sterk kulde havde taget skade for flere aar. Høsten af rosiner, byg, vallonées, opium, sesam m. m. kan ogsaa ansees for at være over middels god. Importen derimod led betydelig under forrige aar, dels paa grund af et jordskjælv, som bragte ca. 100 000 indvaaneres budget ud af ligevægt, dels ogsaa paa grund af en mere og mere stadig konkurrence mellem de større til Tyrkiet exporterende lande, blandt hvilke man nu ogsaa maa regne Italien, som ved sine billige og daarlige varer har faaet stort indpas paa Tysklands omraade. Forraadet af alleslags varer skal være stort, og der er kun smaa udsigter til i den nærmeste fremtid at kunne realisere dette.

Industrien i Lilleasien indskrænker sig fremdeles til fabrikation af de saakaldte Smyrnatæpper, som er verdensberømte, og som fremdeles forsyner exporthandelen paa vor plads med en vigtig artikel.

Det bør anmerkes, at fabrikationen af dette produkt af den tyrkiske industri, som hidtil har koncentreret sig inden visse byer, f. eks. Ouchak, Guirdes, Caula og Demerjik, nu er udbredt til 11 forskellige pladse. Denne udbredelse har visselig delvis skadet kvaliteten med hensyn til farver, mønstre og vævning, men den har derimod forhindret slurveri ved selve tilvirkningen, som ofte fremkaldtes af mangel paa tid og dygtige arbejdere.

Priserne paa visse kvaliteter er sunket betydelig dels paa grund af konkurrencen mellem de mange nye fabrikker, dels ogsaa paa grund af den krise, landet har gennemgaaet som følge af daarlig høst.

Forrige aar exporteredes:

Til England	3 272 baller
„ Amerika	422 —
„ Frankrige	716 —

til en værdi af ca. 7 mill. francs.

Trævarer.

Det forløbne aars trævaremarked udmerkede sig ved stor livlighed samt ved stadig stigende priser. Tilførselen synes ikke at have oversteget efterspørgselen, hvilket igjen har havt sin årsag i den store byggevirkksomhed, som gjorde sig gjældende i forrige aar.

Den nordiske trælast staar fremdeles i stor anseelse paa grund af dens gode kvalitet, men den importeres blot i mindre partier som følge af den forholdsvis høie pris, den betinger. Imidlertid vilde nok en eller to ladninger aarlig kunne placeres hersteds, dersom et af vore større exportfirmaer kun vilde gjøre et forsøg.

Den største del af den importerede trælast var bestemt til bygninger, tilvirkning af figen- og rosinkasser m. m. og beløb sig til ca. 198 000 stk. saakaldte galatzbord, hvoraf 180 000 stk. fra Rumænien og 18 000 stk. i transit fra Østerrige-Ungarn. Fra Østerrige indførtes desuden 70 000 stk. bord samt 50 000 kbf. firkantet virke fra Triest. Videre indførtes ikke ubetydelige kvantiteter af eg fra Fiume samt mindre partier trælast fra Canada.

Jern.

Importen af jern til Smyrna beløb sig forrige aar til ca. 8 000 tons, fordelt paa følgende lande:

Belgien: jern (saakaldt marchands) no. 2 og 3, valset jern, jernbjælker, jern i knipper, plader m. m., opgaaende tilsammen til 4 000 tons.

Sverige forsynede det herværende marked med ca. 3 à 4 000 tons jern til en pris af £ 9. 10. 0 à 10. 10. 0 cif. Smyrna pr. engelsk ton à 1 016 kg.

England i det høieste med 4 à 500 tons, som solgtes til en pris af £ 7 cif. Smyrna pr. ton à 1 015 kg.

Fyrstikker.

Fyrstikker er fremdeles gjenstand for større import til Lilleasien, og kan denne anslaaes til en værdi af ca. 450 000 frc. Trods de store anstrengelser, som ifjor gjordes for at indføre svenske fyrstikker i større skala paa det herværende marked, blev resultatet ikke meget lysende; det lykkedes blot at placere omkring 200 kasser. Årsagen hertil er at søge dels i den noget høiere pris, de svenske fyrstikker betinger, dels ogsaa deri, at vore fabrikanter med god grund negter at give kredit.

Papir.

Importen af papir til Smyrna stiger aar for aar. Østerrige og Belgien

forsyner det herværende marked med brev- og trykpapir, Tyskland med omslagspapir m. m. Gult papir af halm kommer hovedsagelig fra Frankrige og Italien. Importen af brunt og graat omslagspapir, tilvirket af træmasse, synes at vinde mere og mere terræn.

Importen af de forskjellige papirsorter stillede sig saaledes:

Brevpapir, ordinær kvalitet	310 000	kg.
— middelsgod ”	117 000	”
Trykpapir, ordinær ”	100 000	”
— bedre ”	50 000	”
Papir til plakater	32 000	”
— ” cigaretter	125 000	”
— graat ordinært omslags-	210 000	”
— brunt ” ”	105 000	”
— gult af halm	38 000	”
Pap, brun	17 000	”
— hvid	39 000	”

Tapeter importeres fra Sverige og Tyskland til en værdi af ca. 20 000 frc.

Importen til Smyrna i 1899 opgik i værdi til 67 mill. frc. mod 90 mill. i 1898. De fornemste artikler havde i aaret 1899 følgende værdi:

Alkohol (af alle grader)	frc.	800 000
Bomuldsmanufakturvarer, linvarer, jute-		
stoffer i almindelighed	”	20 000 000
Cement og kalk	”	450 000
Droger, kemiske og apothekervarer	”	400 000
Glasvarer	”	1 000 000
Jern i stænger	”	800 000
Kaffe	”	3 000 000
Kortevarer, blikkenslager- og jernvarer	”	3 500 000
Klæder, færdige	”	500 000
Klæde	”	1 500 000
Klipfisk	”	600 000
Læder og huder	”	3 000 000
Pap og papir	”	700 000
Petroleum	”	2 000 000
Planker og bord m. m.	”	2 050 000
Soda	”	600 000
Silke	”	600 000
Stenkul	”	1 600 000
Spiger	”	700 000
Smør	”	800 000
Staal	”	200 000
Traad og garn i almindelighed	”	5 000 000
Fyrstikker	”	450 000
Øl	”	80 000

Af svenske og norske artikler indførtes i det forløbne aar: fra Sverige ca. 3 à 4 000 tons jern, ca. 200 kasser fyrstikker, et større parti saakaldte Primus kogeapparater samt en del eskilstunavarer. Mindre partier af svensk trælast var ogsaa gjenstand for import.

Fra Norge indførtes samtidig ca. 250 tønder medicintran.

Udførselen.

Udførselen fra Smyrna i aaret 1899 kan anslaaes til en værdi af 94 mill. frc. mod 76 mill. i aaret 1898, hvoraf fremdeles kom 40 pct. paa England, 10 pct. paa Østerrige-Ungarn og 10 pct. paa de forenede stater. Frankrige og Italien indtager ogsaa en vigtig plads blandt de lande, til hvilke Smyrna exporterer. Blandt de fornemste artikler maa nævnes bomuld 18 000 baller, vallonée 78 000 tons, byg 100 000 tons, figen 14 000 tons, rosiner 71 000 tons, lakritsrod 12 500 tons, bønner 9 500 tons og tæpper 7 mill. frc.

Jernbaner.

Efter mange og ihærdige anstrengelser lykkedes det Tyskland at erholde koncession paa at bygge Bagdadbanen. Herved kommer Marmarahavet til at sættes i forbindelse med den persiske bugt og den rige og særdeles frugtbare Euphratdal, som hidtil paa grund af manglende kommunikationer har været saa godt som afstængt fra den øvrige verden, til at aabnes for det store verdensmarked. Ifølge kontrakten skal banen aabnes for trafik senest inden 8 aar, men dele af den kommer antagelig til at blive tilgængelige før denne tid.

Samtidig har den russiske regering søgt at skaffe sig kompensation for den koncession, som er bevilget Tyskland, ved at begjære koncession paa andre jernbanelinier i Lilleasien. Det forlyder nemlig med stor bestemthed, at sultan Abdul Hamid blot for nogle uger siden har givet russiske kapitalister koncession paa en jernbane Kars—Erzerum—Trapezunt. Koncessionen skal være udfærdiget i den form, at den russiske regering eller de personer, hvem den overdrager at handle paa sine vegne, faar ret til at bygge en jernbanelinie, som udgaar fra den allerede eksisterende jernbane Tifis—Kars og gennemskjærer Lilleasien til Erzerum og en større havneplads ved det sorte hav, f. eks. Trapezunt.

Jordskjælv.

Smyrna vækkedes den 20de september forrige aar kl. 4 om morgenen af et sterkt og langvarigt jordskjælv, som i høieste grad opskræmte befolkningen. Lykkeligvis sporedes ingen større skade inden byens omraade. Forholdet var helt anderledes i det indre af landet i trakten ved Aidin, som udgjorde arnestedet for det sismitiske fænomen.

De af pressen givne detaljer var sørgelige. Det opgives, at 80 000 per-

soner blev husvilde, og at 15 000 boliger styrtede sammen. Hele byer tilintetgjordes tilligemed moskeer og magaziner, de sidste delvis fyldte med jordbrugsprodukter. Foruden befolkningens nødlidende tilstand kom hertil det økonomiske tab, som kan beregnes til millioner francs. Saa vel regjeringen som den private velgjørenhed har visselig gjort meget for at lindre de skadelidtes nød ved at skaffe dem midler og materiel til at opføre nye huse, men befolkningen har ikke desto mindre lidt tab, som den i mange aar kommer til at føle.

Venedig.

*Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Ulysses Ringler,
dateret 25de mai 1900.*

Den norske skibsfart i 1899. Af norske fartøier ankom i 1899 til Venedig med ladning fra Norge 3 skibe dr. 1 630 tons og fra andre lande 5 dr. 4 323 tons, tilsammen 8 skibe dr. 5 953 tons, alle dampskibe. Til vicekonsulatet i Ancona ankom med ladning et norsk dampskib dr. 318 tons, hvorhos et dampskib dr. 1 418 tons gjenlaa fra 1898. Der afgik til fremmede lande med ladning fra hovedstationen 2 skibe, dr. 1 252 tons og i ballast 6 dr. 4 701 tons samt fra vicekonsulatet i Ancona med ladning 1 fartøi dr. 318 tons og i ballast 1 dr. 1 418 tons.

Ialt afgik saaledes 10 norske fartøier dr. 7 689 tons, samtlige dampskibe.

Bruttofragter for ankomne skibe lire 142 122.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 5 dr. 5 479 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen lire 485.00, ved vicekonsulatet i Ancona lire 104.09, tilsammen lire 589.09; af svenske skibe lire 484.15.

I aaret 1899 kom til Venedig følgende skibe:

Nationalitet.	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	8	5 953	—	—	8	5 953
Svenske	3	3 416	—	—	3	3 416
Italienske	477	462 073	1 403	81 326	1 880	543 399
Østerrigsk-ungarske .	453	318 280	484	24 383	937	242 663
Britiske	250	378 092	1	786	251	378 878
Tyske	33	41 102	—	—	33	41 102
Græske	20	25 439	7	2 881	27	28 320
Danske	6	6 469	—	—	6	6 469
Belgiske	5	6 906	—	—	5	6 906
Tyrkiske	—	—	6	220	6	220
Montenegrinske . . .	—	—	6	202	6	202
Nederlandske	1	1 214	—	—	1	1 214

Til det herværende konsulatdistrikt ankom som nævnt i 1899:

9 norske dampskibe med 6 271 tons mod
16 " — " 12 577 " i aaret 1898.

Af de ankomne dampskibe var 4 ladet med fisk, 3 med kul og 2 med mineraler og jern.

I de sidste 5 aar er der fra de forenede riger ankommet følgende antal skibe til dette konsulatdistrikt:

Norge.				Sverige.			
Aar 1895:	34	dr.	30 559 reg. tons	1	dr.	896	reg. tons
" 1896:	19	"	14 665 —	2	"	1 914	—
" 1897:	30	"	19 349 —	1	"	958	—
" 1898:	16	"	12 577 —	4	"	4 981	—
" 1899:	9	"	6 277 —	5	"	5 479	—

De norske dampskibes bruttofragt beløb sig til l. ital. 142 122, hvoraf l. ital. 20 922 udgjorde fragt fra Norge og l. ital. 121 200 fra andre lande.

Bruttofragter for de 5 svenske dampskibe beløb sig til l. ital. 132 500.

Skibsfragterne var:

For fisk fra Bergen l. ital. 7 pr. 100 kg., kul fra England 10 sh. 9 d pr. ton, fosfat fra Belgien 10 sh. 3 d pr. ton, korn fra Sortehavet fr. 14 pr. 1 000 kg. og fra Nordamerikas forenede stater 5 sh. 6 d pr. quarter.

Lido-kanalen, der blev aabnet for nogle aar siden, kan nu befares af skibe paa indtil 20 fods dybgaende.

Af de regelmæssige dampskibslinier, snm anløber denne havn, har „The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company“ ved udgangen af marts d. a. indstillet sin linie herfra til Port Said og Orienten, og denne er nu optaget af Østerrigsk Lloyd via Triest og af Navigazione Generale Italiana. En ny linie blev sat igang af Hamburg-Sydafrika Dampskibsselskab fra Hamburg til nordafrikanske havne med anløb af Venedig og Triest for indladning af varer til og fra havnene i Grækenland, Algier, Tripolis og Tunis.

Præmier for skibsbygning og skibsfart.

I henhold til lov herom af 1896 har den italienske regering i aaret 1898 udbetalt ca. 12 mill. ital. lire; for at stanse den spekulation, som tog overhaand med nybygninger paa italienske værfter, har regjeringen nylig foreslaaet en modifikation i loven af 1896, nemlig i den retning, at den aarlige sum, der kan udbetales i præmier til handelsflaaden for skibsbygning og skibsfart, ikke maa overstige 10 mill. lire.

Under indflydelse af denne lov af 1896 er der ogsaa her i Venedig dannet et aktieselskab med en kapital af $2\frac{1}{2}$ mill. lire, og 2 dampskibe er allerede under bygning, det ene paa 5 000, det andet paa 3 500 tons. Begge skibe skal gaa af stabelen i løbet af juli maaned førstkommande.

Handel og industri.

Fiskeimporten var i dette konsulatdistrikt betydelig mindre end i aaret 1898, og grunden hertil ligger i de høje priser, som skriver sig fra det ringe udbytte af fiskerierne i Norge, og som har bragt forbruget til at gaa ned.

Af stokfisk blev der hertil indført 13 606 quintaler og til Ancona ca. 3 000 quintaler, tilsammen 16 606 quintaler mod 21 357 quintaler i 1898.

Af klipfisk blev der saa godt som intet indført til Ancona, hvorimod indførselen i aaret 1898 udgjorde ca. 933 quintaler. Denne sort blev indført fra Island og Nordamerika, da varer kommende fra disse lande passede bedre. Den største del af indførselen gik over Hamburg og kun en ringe del direkte. Priserne paa stokfisk var i løbet af 1899:

For Bergensvare	l. 101—99
„ ny do.	- 130—140
„ Finmarksvare	- 86—83
„ ny do.	- 118—125

med sedvanlige pladskonditioner. Kvaliteten kan betegnes som god.

Af sild fra England var der i 1899 en meget begrænset indførsel med høje priser. Ny vare holdt sig i l. 37—38 pr. tønne mod l. 27—28 for 1898 aars vare. Der indførtes kun ca. 1 500 tønder.

Af tran til medicinsk og industrielt brug blev der indført ca. 300 quintaler.

Hermetiske konserver indføres i smaa kvantiteter fra Norge og Sverige, da forbruget heraf er meget lidet her. Efterspørgselen indskrænker sig til ansjovis, appetitsild, røgede sardiner og røget laks.

Træmasse og cellulose fra Norge og Sverige blev kun i ubetydelige mængder indført her til havnen, og forbruget bliver for størstedelen dækket af den østerrikske og tyske produktion.

Af jern indførte Ancona fra Sverige 295 142 kg. à fr. 23—26 cif. Ancona; prisen er dog gaaet betydelig op, nemlig helt til fr. 32—35.

Andre varer blev ikke indført hertil fra Norge og Sverige.

Den hele ind- og udførsel saavel overland som ad sjøveien opviser for de 2 sidste aar følgende tal:

Indførsel.

	Ad sjøveien.	Over land.
1898 . . .	quint. 11 112 308	2 844 026
1899 . . .	„ 11 797 730	3 764 238

Udførsel.

	Ad sjøveien.	Over land.
1898 . . .	quint. 1 585 708	6 389 322
1899 . . .	„ 1 624 652	6 258 081

Der er en stadig om end langsom stigning i Venedigs handel, selv om denne ikke kan maale sig med de fremskridt, der kan paavises i de øvrige betydeligere italienske havnestæder.

Perleindustrien, der er af stor vigtighed for Venedig, har taget et stort opsving ved sammenslutning af samtlige 18 fabriker i denne branche under firmaet: „Società Veneziana per la Industria delle Conterie“, og denne industri vil fremdeles kunne udvikle sig i endnu højere grad.

Kurserne var i begyndelsen af aaret 1899: London 27.19, Berlin 132.90, Paris 107.75, Wien 225.00.

I slutningen af aaret: London 26.64, Berlin 131.15, Paris 106.00, Wien 222.00.

Sundhedstilstanden var i aaret 1899 ret tilfredsstillende.

Konsulatet har for tiden lokale i huset S. Barnaba, Calle del Traghetto 2791.

Indhold: **London** s. 469. — **Port au Prince, Haiti** s. 517. — **Rio de Janeiro** s. 520. — **Smyrna** s. 523. — **Venedig** s. 529.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. II. Udgivet ved departementet for det indre. 1900.

I kommission hos H. Aschehoug, & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Antwerpen.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Carl Bock, dateret 7de juli 1900.

Den norske skibsfart i aaret 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	86	44 667	101	77 586	187	122 253	75	39 242	60	33 256	135	72 498
Seilskibe	12	4 185	31	23 759	43	27 944	3	1 091	11	7 975	14	9 066
Sum	98	48 852	132	101 345	230	150 197	78	40 333	71	41 231	149	81 564
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	34	14 641	47	26 460	81	41 101	1	336	8	4 366	9	4 702
Seilskibe	57	16 904	5	3 933	62	20 837	2	281	-	-	2	281
Sum	91	31 545	52	30 393	143	61 938	3	617	8	4 366	11	4 983
Totalsum af ladede fartøier	189	80 397	184	131 738	373	212 135	81	40 950	79	45 597	160	86 547
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	2	808	18	7 049	20	7 857	2	2 612	65	50 807	67	53 419
Seilskibe	-	-	1	721	1	721	6	2 598	18	14 241	24	16 839
Sum	2	808	19	7 770	21	8 578	8	5 210	83	65 048	91	70 258
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	4	2 502	4	2 502	6	1 650	68	36 023	74	37 673
Seilskibe	-	-	1	64	1	64	50	15 476	12	5 689	62	21 165
Sum	-	-	5	2 566	5	2 566	56	17 126	80	41 712	136	58 838
Totalsum af ballastede fartøier.	2	808	24	10 336	26	11 144	64	22 336	163	106 760	227	129 096

Bruttofrakter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier udgjorde kr. 3 296 235.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 860 165.00.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 211 dr. 145 290 tons, til hovedstationen 182 dr. 129 274 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe udgjorde ved hovedstationen kr. 7 651.97, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 918.43; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 959.22. Af svenske skibe erlagdes i konsulatagift ved hovedstationen kr. 5 986.80, ved vicekonsulsstationerne kr. 968.29; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 484.16. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 16 082.14.

Expeditionsafgifterne udgjorde, i norske sager kr. 436.83, i svenske sager kr. 96.07.

Et fartøi blev i aarets løb kondemneret.

Paa norske fartøier paamønstredes i 1899 348 mand og fra samme afmønstredes 488 mand; 13 mand rømte.

Gjennem generalkonsulatet hjemsendtes som opsparede hyrebeløb af norske sømænd frcs. 9 113 mod frcs. 17 093.90 i 1898. Til den herværende sømandskirke erlagdes gennem generalkonsulatet i frivillige bidrag et beløb af frcs. 661.50, mod frcs. 513.75 i 1898.

Den norske skibsfart paa distriktet i de sidste fem aar stiller sig saaledes:

			Deraf seilskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1899	399	223 279	107	49 566	292	173 713

Deraf falder paa Antwerpen:

			Deraf seilskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1899	251	158 775	44	28 665	207	130 110

Til vicekonsulaterne ankom i 1899 148 norske skibe med en samlet drægtighed af 64 504 tons, mod i 1898 145 fartøier drægtig 62 233 tons, hvilket udviser en forøgelse af 3 fartøier med en tonnage af 2 271 tons. For Gents vedkommende viser der sig en nedgang i skibsfarten sammenlignet med foregaaende aar; der ankom saaledes af norske skibe i

	Antal.	Tons.
1897	85	34 421
1898	88	41 695
1899	72	33 926

hvilket viser en nedgang i forhold til 1898 af 16 fartøier med en drægtighed af 7 769 tons.

For Ostendes vedkommende viser der sig en betydelig fremgang, idet der af norske fartøier ankom i

	Antal.	Tons.
1897	64	23 144
1898	57	20 538
1899	76	30 578

altsaa en forøgelse i forhold til 1898 af 19 fartøier med en samlet drægtighed af 10 040 tons.

Af svenske skibe ankom til vicekonsulaterne 29 fartøier med en drægtighed af 16 016 tons, mod 43 skibe drægtig 26 198 tons i 1898, hvilket viser en nedgang af 14 fartøier drægtig 10 182 tons. Af de til vicekonsulsstationerne akomne svenske skibe var kun et seilskib drægtig 356 tons.

Som det fremgaar af ovenstaaende opgaver, har vor skibsfart paa distriktet ogsaa dette aar gjort nogen fremgang, idet den er steget med et antal af 32 fartøier af 9 897 tons drægtighed. Denne stigning falder udelukkende paa vor dampskibsfart, der siden 1895 har steget med et antal af 123 fartøier af 89 224 tons drægtighed, altsaa i de sidste fem aar mere end fordoblet, medens seilskibstrafiken i samme tidsrum har holdt sig næsten uforandret med kun ubetydelige variationer, hvad tonnage angaar, medens antallet er gaaet betydelig ned, hvilket viser, at middeltonnagen for vore seilskibe i de senere aar er færdiget.

Til belysning af trafikken paa Antwerpen, hvad sjøfarten angaar i de sidste fem aar, hid sættes en opgave over ankomne fartøier i nævnte tidsrum. Der ankom i

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	521	259 034	4 132	5 104 535	4 653	5 363 569
1896	473	218 969	4 478	5 636 142	4 951	5 855 111
1897	459	210 857	4 647	6 004 693	5 104	6 215 550
1898	482	267 640	4 728	6 155 166	5 210	6 422 806
1899	483	278 144	4 941	6 559 657	5 424	6 837 801

Omend vor skibsfart paa Antwerpen og Belgien i det hele taget viser fremgang, indtager Norge endnu paa langt nær ikke den plads, som det i forhold til sin handelsflaades størrelse burde. Der ankom saaledes til belgiske havne i aaret 1899 8 672 skibe med en drægtighed af 8 632 626 tons, af hvilke det engelske flag repræsenterede 49.9 pct., det tyske 17.5 pct., det belgiske 16.5 pct., medens det norske flag kun repræsenterede 2.9 pct., det danske 2.8 pct., det hollandske 2.3 pct., det japanesiske 1.9 pct., det svenske 1.6 pct., og det franske 1.5 pct.

Dette forhold skriver sig formodentlig fra, at faste linjer og da især tyske og engelske mere og mere tilriver sig varetransporten til skade for vore fragte-dampere, der nødvendigvis maa ligge under i konkurrancen med de store udenlandske pengestærke kompanier. Den eneste faste linje mellem Antwerpen og Norge, har indtil 1899 været den af Østlandske Lloyd etablerede linje mellem Kristiania og Antwerpen. Alle andre dampskibe har derimod været outsiders, hvoraf vistnok en stor del i timecharter har gjort regelmæssige ture paa Antwerpen. Imidlertid har i det sidste aar Vesteraalens dampskibsselskab anordnet en 14-daglig forbindelse mellem Vest- og Nordnorge og Antwerpen. Denne linje har, hvad varetilførselen fra og til Norge angaar, vist sig at være paakrævet, men paa grund af den skarpe konkurrence fra et tysk selskab har fragterne været saa lave, at man hidtil har seilet med tab. Af denne grund har selskabet maattet ty til den udvej at komplettere med kul i England. Dette er vistnok hemmende for rutens oparbejdelse, men man har derved i nogen grad opnaaet at hjælpe paa de lave fragter fra Antwerpen, da kulfragterne fra England til det vestlige og nordlige Norge har været usædvanlig gode. Hvis man imidlertid blot formaar at udholde konkurrancen, er det utvilsomt, at ruten vil blive et lønnende foretagende for selskabet, ligesom den ogsaa vil være heldbringende for det vestlige og nordlige Norge, og da især hvad fisketransporten angaar. Det synes imidlertid at være en vigtig faktor, at ruten holdes regelmæssig, hvis man ikke skal ligge under i konkurrancen. En 8-daglig rute vilde formodentlig være heldigere end den nu anordnede 14-dagelige.

Lasten til Norge bestaar væsentlig af cement, jernvarer, mæskindele, mel, kaffe, glasvarer, sukker, taugverk, olie og poteter. Fra Norge trælast, træmasse, kis, fisk, guano og tran.

Med de paagaende arbeider i forbindelse med Ofothanen samt den stadig tiltagende grubedrift i Nordland tager trafikken mellem Antwerpen og de nordlige landsdele et altid stigende opsving, som visselig i en nær fremtid vil give linjen fuldt op at gjøre. Allerede nu skibes større partier cement og jernbanemateriel til Narvik og Tromsø, og eftersom arbeidet skrider frem, vil disse øges betydeligt. Det er derfor at haabe, at linjen bliver bibeholdt, selv om det skal ske med store opofrelser, ligesom det ogsaa er ønskeligt, at den forbliver i norske hænder.

F r a g t m a r k e d e t .

Fragterne har i det forløbne aar været temmelig høje og holdt sig omtrunt paa samme standpunkt uden større variationer udenfor dem, som følger med årstiderne.

Hvad angaar trælasttraden, synes det, som om fremmede fartøier mere og mere overtager samme, hvilket er saa meget mere beklageligt, som jo netop denne fart i aarrækker indøhavdes af norske fartøier. Dette gjælder baade farten paa Østersjøen og farten mellem fremmede og belgiske havne. Som allerede paapeget i tidligere rapporter synes den væsentlige grund til dette at ligge i den omstændighed, at vi har været for sene til at slutte os til overgangen til damp, og da især dampskibe, som egner sig for trælastfarten. Om vi derfor skal have haab om nogensinde at kunne gjenvinde vor tabte stilling

i trælastfarten, maa vi skaffe os dampskibe, der er byggede med denne fart for øie, og som yder alle lettelser for lastning og losning.

Til belysning af fragtmarkedets stilling under det forløbne aar hid sættes nedenstaaende tabel:

Afgangssted.	Ladning.	Enhed.	Fragtrate.	
Norge	trælast	std.	22 frcs.	— 35 frcs.
Sverige	—	”	27 ”	— 50 ”
Finland	—	”	33 ”	— 50 ”
Kronstadt og Riga	—	”	37 ”	— 60 ”
Pensacola	—	”	105 sh. 0 d	— 135 sh. 0 d
Quebec	—	”	40 sh. 0 d	— 60 sh. 0 d
Buenos Aires	hvede	tons	15 sh. 6 d	— 24 sh. 9 d
Montevideo	—	”	17 sh. 0 d	
Rosario	—	”	21 sh. 0 d	— 25 sh. 0 d
Odessa	korn	”	8 sh. 0 d	— 16 sh. 0 d
Middelhavet	frugt	”	20 sh. 0 d	— 31 sh. 0 d
Ergasteria	malm	”	8 sh. 6 d	— 15 sh. 0 d
Pisagua	salpeter	”	23 sh. 0 d	— 25 sh. 0 d

Ovenstaaende fragter er betalte med Antwerpen som bestemmelsessted.

Handel.

Ifølge den belgiske statistik var importen fra Norge steget med 7 pct. eller over en million fire hundrede tusinde — medens exporten fra Belgien til Norge var vokset 35 pct. modsvarende en værdi af to millioner syv hundrede tusinde. Sammenlignet med 1898 indførtes til Belgien for følgende værdier:

I commerce général.		I commerce spécial.	
1898	frcs. 20 306 000	1898	frcs. 20 718 000
1899	” 22 894 000	1899	” 22 075 000

Udførsel fra Belgien til Norge:

I commerce général.		I commerce spécial.	
1898	frcs. 16 162 000	1898	frcs. 7 728 000
1899	” 20 650 000	1899	” 10 409 000,

medens transithandelen udviser en værdi af frcs. 10 240 952.

Den vigtigste af Norges exportartikler er fremdeles trælast, hvoraf værdien var i millioner francs.

1898.	1899.
14.5.	14.9.

Dernæst kommer træmasse — pâtes de bois —, hvoraf der ifølge statistiken indførtes fra Norge kg. 26 569 000, hvilket viser en stigning fra forrige aar 1898 af over to millioner kg.

Den samlede import af træmasse fra alle lande stiller sig saaledes

1899.		
Fra	Commerce général.	Commerce spécial.
Norge	kg. 26 722 981	kg. 26 568 981
Sverige	” 24 471 513	” 24 100 414
Tyskland	” 14 095 462	” 9 974 012
Forenede stater . . .	” 2 237 960	” 2 237 758
England	” 630 500	” 630 500
Danmark	” 148 285	” 148 285
Frankrige	” 64 380	” 64 380
Holland	” 488 052	” 352 041
Rusland	” 96 358	” 96 358
Schweiz	” 239 803	” 239 803
Andre lande	” 43 950	” 43 950
	ialt kg. 69 239 244	kg. 64 456 482

Sammenlignet med 1898 er importen steget omkring 9 millioner kg.

I det forløbne aar maa forbruget af træmasse inden Belgien siges at være steget, saavel kemisk som mekanisk masse; forøgelsen af importen af mekanisk masse falder paa Norge, for den kemiske væsentlig paa Sverige.

Et par papirfabriker har udvidet sin drift. Ogsaa fra Tyskland er importen steget; de belgiske papirfabrikanter er overordentlig forniiede med den tyske træmasse, som i enhver henseende er et overordentlig soigneret produkt, ligesom de tyske fabrikanter i langt højere grad end de skandinaviske forstaaar at tilfredsstille hver enkelt kjøbers specielle ønsker med hensyn til massen.

Fra Amerika har der regelmæssig været indført partier væsentlig af aspe-masse, den saakaldte „pâte de remplissage“, der er kortfibret, hvid og anvendes til opblanding med de langfibrede skandinaviske sorter. Hvad priserne under fjoraaret angaar, da har disse rettet sig væsentlig efter Londonermarkedet, hvis noter-inger ogsaa her i Belgien er toneangivende. Aaret begyndte med faste priser, der imidlertid henimod mai—juni blev svagere, for imidlertid fra september—oktober maaned stadig at stige.

Den største aarsag til prisstigningen var selvfølgelig vandmangelen, men det turde ogsaa være rigtigt at erindre, at denne alene ikke vilde have for-maaet at drive priserne til den høide, hvori de kom. Dreyfusprocessen havde allerede i lang tid absorberet store kvanta avis-papir; efter afslutningen af denne affære fandt aviserne rigt stof til stadige ekstrablade og forstørrede udgaver gennem krigen i Transvaal, ligesom forarbejderne til Pariserudstillingen ogsaa har krævet ganske store kvanta papir. En anden omstændighed, der heller ikke bør lades ude af betragtning ved bedømmelsen af træmasseforbrugets stigning, er den store udvidelse, som alle reklameplakater har taget.

Som bekendt gaar en stor del af den til belgiske kjøbere direkte solgte masse videre til Frankrige, hvorfor det turde være at anbefale skandinaviske træmassefabrikanter for al export for Belgien at rette sig efter det franske reglements fordringer, hvad perforering angaar, thi man hører ikke sjelden tale om vanskeligheder opstaaede gennem mangelfuld perforering af træmasse, der

ingen vanskeligheder har mødt i Belgien, men er stanset paa den franske grænse.

En anden omstændighed, hvorpaa opmærksomheden bør henledes, er, at træmassefabrikanter bør være forsigtige med salg af partier af lagervarer; hvis der i et parti frisk vare i nogen større udstrækning forekommer baller af ældre fabrikation, vil man som regel risikere, at kjøberen fordrer erstatning, der meget overskrider den mindre værdi, som partiet virkelig har, hvilke vanskeligheder kunde være undgaaet, om man havde solgt lagervaren som saadan.

En omsorgsfuld emballage giver altid varen et fortrin i kjøberens øine, hvilket ogsaa er tilfældet med baller paa 125 kg.s vægt.

Af fisk importeredes fra Norge:

Sild ialt kg. 38 927, medens Sverige indførte hertil kg. 239 700; af sild fra andre lande indførtes kg. 12 226 565.

Af fisk „non dénommés“ (ukjendte) importeredes fra Norge kg. 607 305, fra Sverige kg. 145 330.

Totalimporten af fisk „non dénommés“ var kg. 16 985 021.

Gjennemsnitsprisen pr. kg. for fisk solgt forrige aar i Ostende ved auktion „à la minque“:

Fersk sild	frcs. 0.20	Fersk lax	frcs. 4.50—6.00
Røget „	„ 0.35	Torsk (cabillauds)	„ 0.65
Saltet „	„ 0.30	Hyse	„ 0.65
Hummer	„ 5.00	Helleflyndre	„ 1.65
Makrel	„ 0.70	Lange	„ 0.40
Tørfisk (morues salées)	„ 1.00	Rokke	„ 0.70
Stokfisk	„ 0.50	Pigvar	„ 2.70

Importen af fisk fra Norge og Sverige har i det forløbne aar været af tiden udstrækning. Priserne har været for høje for det belgiske marked, og man har stadig kunnet opnaa en mere fordelagtig afsætning i England og Tyskland. Imidlertid kom hertil (Ostende) omtrent 1 000 kasser fersk fisk, som opnaaede en pris af 30 à 50 frcs. pr. 100 kg. 100 kasser fersk sild indførtes ligeledes og opnaaede en pris af 25 frcs. pr. kasse. I de første maaneder af aaret 1900 sank priserne til 15 à 20 frcs. pr. kasse. Af saltet sild er omtrent intet indført i det forløbne aar.

Der har været indført i aarets løb omtrent 1 000 tønnder tørfisk, der for bedste kvalitet opnaaede en pris af 45 à 55 frcs. pr. tønnde à 100 kg. For tarveligere kvalitet var prisen 20 à 30 frcs. Den norske tørfisk er ialmindelighed for markedet her noget for mager og finder kun god afsætning, naar man ikke kan faa engelsk eller hollandsk tørfisk.

Af saltet tørfisk er til Ostende indført i dette aar 533 tønnder. Der er for tiden 45 fiskefartøier uden overdæk i Blankenberghe og 48 fiskefartøier, ligeledes uden overdæk, i Heyst sur mer —, der samtlige driver havfiske.

Importen af is foregaar næsten udelukkende til Ostende; ifølge opgave fra vicekonsulen dersteds stillede importen sig saaledes i aarets løb.

1899.

Januar	kg. 400 000	Overført kg. 8 270 000	
Februar	" "	August	" 3 415 000
Marts	" 1 440 000	September	" 1 510 000
April	" 1 050 000	Oktober	" 1 290 000
Mai	" 1 480 000	November	" "
Juni	" 1 330 000	December	" 400 000
Juli	" 2 570 000		
Overføres kg. 8 270 000			ialt kg. 14 885 000

eller kg. 515 000 mindre end i 1898.

Paa grund af en forholdsvis streng vinter har man i det forløbne aar ikke indført den mængde som i 1898. Indførselen viser dette aar en nedgang af 515 tons og beholdningen ved 1899 aar's udgang var betydelig større, end tilfældet var aaret forud.

Sten.

Af kantsten, poleret granit og syenit indførtes fra Norge kg. 461 916 til en værdi af frcs. 69 287. Den meste sten kommer dog fremdeles fra Frankrige 33 747 688 kg. til en værdi af frcs. 5 062 153.

Dernæst kommer Italien med marmor kg. 11 508 844, der repræsenterer en værdi af frcs. 1 726 327.

Af gadesten indførtes fra Norge kg. 951 767, til en værdi af frcs. 22 842. Det lader til, at vi har vanskeligt for at konkurrere i denne artikel med baade Storbritannien, Frankrige og Luxemburg — fra disse lande var importen henholdsvis kg. 3 403 746, 2 287 761 og 1 886 200.

Mineraler. Importen af svovlkis fra Norge var kg. 2 350 000 og for raa mineraler „non dénommés“ kg. 646 599.

Sten. Brolægningsarbejderne i Antwerpen har været jevnt fortsat, men der har desværre været anvendt alt for lidet sten af norsk og svensk oprindelse, idet stenexportørerne ikke i nogen større udstrækning har villet akceptere de forholdsvis lave priser eller rette sig efter staden Anvers' fordringer med hensyn til dimensionerne. Der har ogsaa forekommet klage over forsinket leverance af kontraherede partier, hvilke specielt under de ifjor i august maaned stedfundne Van Dyck-festligheder foraarsagede misnøje.

Kantsten. Saavel fra Norge som Sverige har der ogsaa været indført en del partier heraf.

Der burde imidlertid kunne gjøres mere ud af exporten til Belgien af specielt gadesten og kantsten, og vore exportører burde visselig have interesse af paa en bedre maade at sikre sig det belgiske, specielt staden Antwerpens marked, selv om priserne i øieblikket ikke giver saa stor fortjeneste som salg til Tyskland og England. Man har jo været vidne til ubehagelige overraskelser i protektionistisk retning i flere lande, hvorfor det turde være at anbefale, at man i rette tid sikrede sig afsætning paa et marked, hvor man rimeligvis mindst af alt risikerer saadant.

Til de store nye bygninger paa Place de Meir og Rue Leys har der været anvendt ikke saa lidet af norsk og svensk poleret granit og labrador til søiler og façader. Stenen tager sig udmerket ud og vinder alles bifald, hvilket ogsaa er tilfældet med endel arbejder, der er leveret i Vogesergranit. Konkurrencen fra Frankrige og delvis Skotland gjør sig fremdeles gjældende i betydelig grad.

Fyrstikker. Statistiken nævner intet derom, men der kommer ikke ubetydelige kvanta hertil med de regulære svenske dampbaade. Forbruget af svenske fyrstikker har været større end før. Detaljprisen er imidlertid yderligere reduceret tiltrods for, at indkjøbsprisen delvis er forhøiet, men publikum synes mere og mere at faa øinene op for fordelene ved at anvende det udmerkede svenske fabrikat fremfor den daarlige belgiske vare. I enkelte distrikter finder man ogsaa fra Tyskland importerede fyrstikker, der er af en udmerket kvalitet. Af norske fyrstikker har der saavidt vides ikke været indført noget, og det synes, som de norske fabrikanter her paa pladsen ikke ønsker at optage konkurrancen med de svenske fabrikker, specielt „Vulcans Tändsticksfabrik“ og „Jönköpings Tändsticksfabriks Aktiebolag“, der leverer aldeles udmerkede varer til en rimelig pris.

Den væsentlige import til Antwerpen er:

Korn fra La Plata, Rusland, Rumænien, de forenede stater i Amerika og britisk Indien til en værdi af frcs. 338 039 000.

Huder fra Argentina, Frankrige, England, Uruguay og Australien frcs. 70 010 000.

Bomuld fra de forenede stater, britisk Indien, Egypten og Algier.

Kaffe fra Brasilien, Ceylon og Vestindien for frcs. 39 363 000.

Tobak fra de forenede stater, Frankrige, Mexico og Brasilien frcs. 17 727 000.

Nitrate (Salpeter) fra Chile og Peru.

Uld fra Australien, Argentina, England, Frankrige, de forenede stater og Sydafrika

Træløst fra Sverige, Norge, Tyskland, Frankrige, de forenede stater, Brasilien og Mexico.

Vin og brændevin fra Frankrige, Holland, England, Tyskland, Sverige og Rusland for frcs. 27 772 000.

Metaller fra Spanien, Sverige, Frankrige, England, Norge, Grækenland og Sicilien.

Humle fra England og Tyskland.

Da en stor del varer gaar i transit over Belgien til andre lande, henledes opmærksomheden paa de væsentlige transitvarer, hvori Norge ogsaa er interesseret. Kaffe, hvoraf til Norge for frs. 661 000 mod frs. 1 133 000 i 1898; korn, hvoraf til Norge for frs. 462 000; vin, bomuld, tobak, peber, hamp (af taugverk exporteredes til Norge for frs. 755 000), silke, the; huder til Norge for frs. 395 000 mod frs. 161 000 i 1898, uld, talg, jute og ris.

De vigtigste belgiske artikler, der i aarets løb indførtes til Norge, var halv- og helforarbejdede metaller, jern, staal i stænger, plader og traad, kobber og zink til en samlet værdi af frs. 4 804 000, dernæst glasvarer for frs. 925 000, maskiner og maskindele for frs. 703 000, kemikalier frs. 333 000, cement til en værdi af frs. 402 320.

Den i forrige aarsberetning omtalte stigning af saavel export som import har i det forløbne aar i end højere grad fortsat sig, og den i alle industrilande stedfundne fremgang er i betydelig maalestok ogsaa kommet Belgien til gode.

Commerce général. Belgiens totalhandel med udlandet var i 1899 3 milliarder 654 millioner 300 tusinde francs — det vil sige varer ankomne til Belgien til eget forbrug, i transit og til oplag (pour l'entrepôt). Dette er en stigning af 375 millioner 300 tusinde francs eller 11 pct. over importtallene i 1898, hvoraf 193 millioner francs falder paa stigningen af trafikken og 182 millioner 300 tusinde francs i henhold til revisionen af den officielle værdi.

Totalhandelen (commerce général) af exporten (saavel belgiske varer som nationaliserede og fremmede forenet) beløb sig til 3 milliarder 351 millioner 600 tusinde francs — det vil sige en stigning af 331 millioner 700 tusinde francs eller 11 pct. sammenlignet med 1898, hvoraf 124 millioner 600 tusinde francs skriver sig fra veksten af trafikken og 207 millioner 100 tusinde francs paa revisionen af de officielle værdier.

Commerce spécial. Totalværdien af fremmede varer forbrugt i 1899 beløb sig til 2 milliarder 260 millioner 200 tusinde francs, medens i aaret forud 1898 værdien var 2 milliarder 44 millioner 700 tusinde francs. Aaret 1899 udviser saaledes en stigning af 215 millioner 500 tusinde francs eller 11 pct., hvoraf 156 millioner 900 tusinde francs kommer paa tilveksten af trafikken og 58 millioner 600 tusinde francs paa revisionen af officielle værdier.

Denne store industrielle fremgang har imidlertid voldt betydelige ulemper, idet hverken den belgiske stats jernbanemateriel, ei heller byen Antwerpens brygge- og dokforhold har vist sig tilstrækkelige til at møde handelens, industriens og ikke mindst sjøfartens berettigede krav.

At udnyttelsen af et lands som Belgiens rullende jernbanemateriel staar i et særdeles intimt forhold til specielt byen Antwerpens evne til at byde ankomende og afgaaende fartøier hurtig ekspedition, er en selvfølge; det ene forhold griber ind i det andet, men i saa henseende har man især i de senere

maaneder af 1899 været særdeles uheldig stillet. Som bekendt har en udvidelse af kaier og dokker i Antwerpen længe staaet paa dagsordenen, forskjelligt er blevet udrettet, men desværre endnu ikke tilstrækkeligt til at holde skridt med den stadig stigende trafik.

Handlende og de i skibsfarten interesserede firmaer har i slutningen af aaret holdt flere massemøder og givet administrationen tilkjende, hvad der burde gøres for at raade bod paa den nødstilstand, der hersker, men noget positivt er endnu ikke hidtil kommet ud deraf.

Da havneforholdene i Antwerpen har en særdeles stor betydning for norske og svenske interesser, har jeg troet det rigtigt at fremkomme med en nærmere fremstilling heraf.

Alle er enige om, at saavel udstrækningen af kaierne langs Schelden som omfanget af dokker er absolut utilstrækkelig og paa ingen maade staar i forhold til den nuværende trafik. Nu maa fartøjerne desværre altfor ofte og, saaledes som tilfældet var ifjor høst, i et større antal dage blive liggende ude paa Schelden, før man kunde skaffe dem plads, hvilket selvfølgelig forårsagede et kolossalt tab saavel af tid som penge.

De før omtalte store nye kaianlæg langs Schelden er delvis taget i brug, men der indtraf ifjor en større udglidning, der selvfølgelig har forsinket arbeidet.

Det store projekt til forbedring af havneforholdene hersteds er det saakaldte „Grande Coupure“, hvilket har til hensigt først og fremst at tilstede en næsten ubegrænset udvidelse af kaier og dokker samt dernæst at gjøre adkomsten ad Schelde mindre farefuld ved at bortskaffe de nu forefindendes mange vanskelige passager. Vegtige stemmer har imidlertid hævet sig mod dette projekt, angaaende hvis virkning paa flodens løb og strømforhold man er meget uenig.

Dernæst maa udførelsen af dette projekt formodes i høi grad at vanskeliggøre navigationen i ca. 6 maaneders tid, hvilket for en by som Antwerpen er af den aller største risiko. At byens kommercielle centrum derved ogsaa i høi grad vilde forrykkes, paaberaabtes af projektets modstandere.

Det andet projekt gaar ud paa ved kraftige muddermaskiner at gjøre Schelde navigabel sogar for de største dampere og dernæst fortsætte bygningen af de allerede paabegyndte kaier langs floden samt udvide dokkerne mod nord, hvor tilstrækkeligt terræn er til disposition. Dette sidste projekt synes mindre risikabelt og synes at have størsteparten af de i handel og sjøfart interesserede klassers bifald.

Under enhver omstændighed kan man vistnok med sikkerhed regne paa, at noget virkelig effektivt med det aller første bliver foretaget til forbedring af forholdene; thi saaledes som forholdene nu stiller sig, er det et faktum, at megen trafik fjernes fra Antwerpen og gaar over til specielt hollandske og tyske og delvis nordfranske havne.

Finansforholdene.

Som overalt ellers har ogsaa det belgiske pengemarked været strammere

ifjor end ellers — den gennemsnitlige diskontosats for aaret var i nationalbanken 3.02 pct. p. a. mod 3.04 pct. p. a. i 1898. Da det turde have interesse at have en sammenlignende tabel over penges dyrhed paa de største markeder ifjor, fremsættes en saadan:

Banque Nationale:

Diskonto fra	1ste januar—27de januar	3½ pct.
— ”	9de juni	4 ”
— ”	12de juli	3½ ”
— ”	3die oktober	4 ”
— ”	13de —	4½ ”
— ”	18de —	5 ”

Banque d'Angleterre:	fra 1ste januar	4 pct.
	” 19de januar	3½ ”
	” 2den februar	3 ”
	” 13de juli	3½ ”
	” 3die oktober	4½ ”
	” 5te oktober	5 ”
	” 30te novbr.	6 ”

Banque d'Allemagne:	fra 1ste januar	6 pct.
	” 17de januar	5 ”
	” 21de februar	4½ ”
	” 9de mai	4 ”
	” 19de juni	4½ ”
	” 7de august	5 ”
	” 3die oktober	6 ”
	” 19de decbr.	7 ”

Banque de France:	fra 1ste januar	3 pct.
	” 7de decbr.	3½ ”
	” 21de decbr.	4½ ”

Banque des Pays-Bas:	fra 1ste januar	2½ pct.
	” 21de juni	3 ”
	” 4de juli	3½ ”
	” 19de juli	4½ ”
	” 4de oktober	5 ”

Pengemarkedet i Belgien har i flere aar og specielt i de par sidste tiltrukket sig en saadan opmærksomhed, at generalkonsulatet tror, at det muligens kunde være af interesse at tilføie nogle korte bemærkninger derom.

Antwerpen og Bruxelles er blevet pladse for pengetransaktioner ikke alene for belgisk, men især fransk og russisk kapital, ja for Bruxelles' vedkommende kunde man være fristet til at sige, at byen er bleven et internationalt operationsfelt, hvis betydning i flere retninger kommer op henimod London, Paris og Berlin.

Belgiens absolute neutralitet er selvfølgelig for en stor del skyld i dette;

thi med belgiske værdipapirer, eller rettere værdipapirer, der bærer belgisk stempel, løbes en mindre risiko end med de store staters, hvor dagens politiske spørgsmaal stadig spiller en fremtrædende rolle. Dertil kommer, at den belgiske lov om aktieselskaber vistnok maa ydes al anerkjendelse, tiltrods for, at den i lighed med alle lignende lovarbejder langtfræ er fri for mangler, men at udarbejde en lov i den retning, hvorved ikke alene de nødvendige interesser iagttages, men ogsaa misbrug umuliggjøres, hører vel til de uløselige problemer.

Paa den belgiske nations trang til virksomhed, dens initiativ for handel og specielt iudstri har man jo det bedste bevis ikke alene i landets blomstrende tilstand, men denne lille nations ihærdighed har ogsaa sat dybe merker i udeneuropæiske lande, specielt i Congo og i Kina.

De store nye markeder, der saaledes aabnes for belgisk iudstri, bevirker selvfølgelig en tilsvarende forøget virksomhed i hjemlandet, og det forløbne aar har i saa henseende været et merkeaar især for de metallurgiske iudstri-grene samt for den dermed i forbindelse staaende kulgrubeiudstri.

Prisstigningen paa kul og andre brændematerialer skyldes naturligvis først og fremst den forøgede efterspørgsel, der er en følge af iudstriens opblomstren paa alle omraader, men ogsaa den omstændighed, at den 30 dages arbeiderstreik, der udbrød i april maaned, har formindsket kulgrubernes produktion. Som en anden faktor til, at kul og brændematerialer maatte stige i pris, bør nævnes de forhøjede arbejdslønninger, samt at omtrent alle de artikler, der fornødiges til grubernes drift, ogsaa er stegne.

Formindskelsen i produktionen tør dog ikke udelukkende skrives paa streikens regning, men skyldes ogsaa den nedgang paa nytteeffekt hos arbejderne, der altid konstateres, naar lønningerne stiger.

Bordeaux.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul P. Ottesen,

dateret 31te mai 1900.

Skibsfarten.

I 1899 ankom til Bordeaux 88 norske fartøier drægtige tilsammen 66 044 tons, hvoraf 84 dampskibe drægtige tilsammen 63 197 tons, samt 4 seilskibe drægtige tilsammen 2 847 tons. Fra Norge ankom 14 dampskibe drægtige 8 230 tons. 6 norske fartøier ankom hertil i ballast. Af svenske fartøier ankom 35 skibe drægtige tilsammen 22 340 tons, hvoraf 1 seilskib.

Den samlede internationale skibsfart paa Bordeaux udgjorde i 1899 tilsammen 1 484 fartøier med ca. 1 016 790 tons mod i 1898 1 451 fartøier drægtige 1 054 062 tons.

Den var saaledes fordelt mellem de forskjellige nationer:

Nationalitet.	Antal.	Tons.
Franske	605	359 610
Britiske	536	416 826
Norske	88	66 044
Hollandske	63	27 538
Spanske	53	38 727
Svenske	35	22 340
Danske	26	20 524
Østerrigsk-ungarske	24	28 720
Tyske	16	13 012
Russiske	14	9 025
Italienske	12	7 187
Belgiske	11	6 136
Græske	1	1 101
Tilsammen 1 484		1 016 790

Som det sees af ovenstaaende opgave, har skibsfarten her paa stedet holdt sig paa det nærmeste stationær, idet der dog har været en liden tilvekst, nemlig 33 fartøier, i skibenes antal, paa samme tid som tonnagen er gaaet ned med ca. 37 000 tons.

Ligeoverfor dette almindelige resultat danner imidlertid den norske skibsfart en ikke ubetydelig modsætning, idet den fra 61 fartøier drægtige 42 064 tons i 1898 er gaaet op til 88 fartøier drægtige 66 044 tons i 1899. Hermed er Norge rykket op til den 3die plads i rækken af samtlige nationers skibsfart paa stedet. Denne opgang i den norske skibsfart skyldes imidlertid for en stor del tilfældige omstændigheder, og kan nogen stabilitet heri derfor neppe paaregnes. De fleste norske fartøier, som er ankomne i løbet af det foregaaende og næst foregaaende aar, har nemlig været sluttede for tradeen Bordeaux—Cardiff for at bringe pitprops ud og kul tilbage hertil. De ualmindelig høje priser paa dette slags trævirke, som har været at opnaa i de senere tider, har paa sin side bevirket, at en saa sterk hugst har fundet sted i skogene i Les Landes og Pyrenæerne, at den langt har overskredet grænserne for disses gennemsnitlige afkastning. Ihvorvel nyplantning regelmæssig foretages efter udhugst, tør alligevel denne excessive afvirkning neppe kunne vedvare ret længe, og behovet for tonnager til pitpropsexport herfra maa derfor ogsaa forudsættes at komme til at mindske i samme grad.

Naar man forøvrigt sammenligner de sidste aars norske skibsfart paa Bordeaux med den, som begyndelsen af 80-aarene kan opvise, er en stærk nedgang merkbar. Medens der saaledes i tidsrummet 1880—1884 gennemsnitlig ankom aarlig hertil 125 norske fartøier drægtige 63 200 tons, var antallet i femaarsperioden 1895—1899 sunket til 55 fartøier med en gennemsnitsdrægtighed af 35 550 tons. Den svenske skibsfart er ligeledes gaaet ned fra gennemsnitlig 67 fartøier drægtige 31 820 tons til 29 fartøier drægtige 17 230 tons. Dette forhold staar vistnok i forbindelse med overgangen fra seil til damp, men grunden hertil maa ogsaa i væsentlig grad søges i den store nedgang i trælastindførselen hertil fra de skandinaviske lande, hvorefter nærmere nedenfor.

Flere nye regelmæssige dampskibslinjer er i det forløbne aar etablerede mellem Bordeaux (Pauillac) og fremmede, særlig udeneuropæiske havne, saaledes:

Den spansk-transatlantiske linie, der besørger forbindelse mellem Liverpool—Spanien—Portugal—Brasilien og Chile, har etableret maanedlig anløb i Pauillac.

En ny linje „Compañía franco-hispano-portuguesa“ har oprettet en maanedlig forbindelse mellem Bordeaux—Huelva—Alicante—Valencia.

En belgisk linje mellem Antwerpen—Cuba—Portorico har nylig begyndt at anløbe Pauillac.

En linje mellem Havre—Pauillac—Bordeaux har udvidet sine anløb i Pauillac fra maanedlige til fjortendaglige.

Som det sees, er Pauillacs betydning som anløbssted for faste dampskibslinjer stadig i tiltagende, hvilket væsentlig maa tilskrives den vanskelige opseiling til Bordeaux for større fartøiers vedkommende.

Med hensyn til havneforholdene hersteds maa det bemærkes, at de voldsomme strømskiftninger paa floden altid medfører vanskeligheder for de skibe, som der fortøies. Det hænder saaledes ogsaa jævnlig, at fortøiningerne sprænges, ikke alene under manøvreringen, men ogsaa efter fortøiningen. Kollisioner, hvorved foraarsages betydelig skade, resulterer hyppig heraf. Det kan derfor ikke noksom lægges vore skibsførere paa sinde at være forsynede med bedste slags fortøiningsredskaber, naar de bestemmes til Bordeaux. Den omstændighed, at fortøiningen finder sted under havnelodsens kommando og af ham erklæres forsvarelig, fritager hersteds ikke de fartøier, som slider sig løs, og som derefter foraarsager skade paa andre skibe eller indretninger, fra erstatningsansvar.

Handel.

Ligesom i 1898 har Bordeaux's handel i 1899 befundet sig i en trykket tilstand. Flere betydelige fallitter blandt vinhusene her paa pladsen har end yderligere bidraget til at gjøre forretningerne vanskelige i den største del af aaret. Mod slutningen af aaret og i begyndelsen af dette aar har dog de økonomiske forhold bedret sig noget. Dette maa vistnok for nogen del tilskrives aarets udmerkede

Vinhøst,

der, baade hvad kvantitet og kvalitet angaar, hører til de bedste af de par sidste decenniers produktion. Følgende tabel hidsættes over udbyttet af vinhøsten i de seks vigtigste departementer i det sydvestlige Frankrige i løbet af de 3 sidste aar:

	1897.	1898.	1899.
	Hektoliter.	Hektoliter.	Hektoliter.
Gironde . . .	1 336 000	2 355 000	3 478 000
Dordogne . . .	165 000	268 000	586 000
Gers	191 000	860 000	900 000
Lot & Garonne .	273 000	382 000	517 000
Haute Garonne .	511 000	461 000	675 000
Tarn & Garonne	235 000	281 000	396 000
Tilsammen	2 711 000	4 607 000	6 552 000

Udviklingen af druerne foregik under særdeles gunstige vilkaar ligefra vaaren af indtil indhøstningen, og da de led forholdsvis liden skade af insekter og parasiter (black rot, mildew, oïdium o. l.), har man gode forhaabninger om vinens beskaffenhed. Den har derfor ogsaa været solgt til gennemgaaende høie og stigende priser.

Udførselen af vin sjøværts herfra udgjorde i de sidste 5 aar:

	Hektoliter.
1895.	698 000
1896.	864 000
1897.	875 000
1898.	758 000
1899.	672 000

Til de forenede riger udførtes af bordeauxvin i de 5 sidste aar:

	1899.	1898.	1897.	1896.	1895.
Til Norge: liter	618 000	622 000	428 000	646 000	533 000
„ Sverige: —	608 000	514 000	508 000	612 000	596 000

Træl a s t.

Nedenstaaende opgave udviser indførselen af trælast hertil fra de forskellige exportlande i de sidstforløbne 3 aar:

	1897.	1898.	1899.
Ankommet fra:	Std.	Std.	Std.
Svenske østersjøhavne . . .	4 800	5 928	6 287
Göteborg	723	292	136
Norge	80	44	404
Viborg & Kotka	3 781	3 551	1 199
Overføres	9 384	9 815	8 026

	1897.	1898.	1899.
Ankommet fra:	Std.	Std.	Std.
Overført	9 384	9 815	8 026
Andre finske havne	1 787	1 535	2 619
Kronstadt	203	111	—
Riga	3 703	933	1 236
Hvidehavet	4 707	6 030	4 339
New Brunswick (spruce) . . .	3 738	3 552	572
Forenede stater (pitch pine)	1 801	2 175	2 260
Indien (teak)	—	821	152
Tilsammen	25 323	24 972	19 204
Danzig last	3 555	936	1 109

Til sammenligning hermed hidsættes en opgave over trælastindførselen hertil fra de samme steder i aarene 1883, 1884 og 1885:

	1883.	1884.	1885.
Ankommet fra:	Std.	Std.	Std.
Svenske østersøhavne	17 500	16 286	15 044
Göteborg	2 155	1 420	1 113
Norge	5 523	6 735	4 875
Viborg & Kotka	8 205	6 724	6 896
Andre finske havne	1 245	1 041	2 490
Kronstadt	1 420	1 073	1 038
Riga	1 525	1 227	1 639
Hvidehavet	2 360	1 123	1 483
New Brunswick (spruce) . . .	9 830	6 580	3 204
Forenede stater (pitch pine) .	920	849	760
Indien (teak)	250	—	180
Tilsammen	50 933	43 058	38 722
Danzig & Stettin . . . last	12 410	8 862	7 988

Nedgangen i indførselen af trælast hertil viser sig efter disse opgaver at være overordentlig stor. Medens der saaledes i 3-aarsperioden 1883—1885 gennemsnitlig indførtes aarlig 44 204 std. og 9 753 lasts, er denne indførsel i den sidst forløbne 3-aarsperiode gaaet ned til gennemsnitlig 23 433 std. og 1 866 lasts. I denne nedgang repræsenteres Sveriges og Norges trælastudførsel hertil af følgende tal:

	Gennemsnitlig 1883—85.	Gennemsnitlig 1897—99.
Fra Sverige	17 840 std.	6 055 std.
„ Norge	5 711 „	176 „
Tilsammen	23 551 std.	6 231 std.

Medens saaledes i løbet af de sidste 15 aar totalindførselen af trælast er gaaet ned med over halvparten — ifølge den offentlige statistik udgjorde indførselsværdien ca. 26 mill. francs i 1885 mod ca. 13 mill. francs i 1898 — dette altsaa tiltrods for sidstnævnte aars høje trælastpriser —, er den svenske import hertil sunket med henimod to tredjedele og den norske praktisk talt ophørt.

Aarsagerne til nedgangen i trælastindførselen hertil har jeg allerede omhandlet i min forrige aarsrapport. Den er for den væsentligste del at tilskrive udbyttet af de i de senere decennier foretagne store skogplantninger i Les Landes og i Pyrenæerne. Det derfra udvundne trævirke er vistnok i høi grad underlegent det nordiske; men det kan dog anvendes til meget af det brug, som tidligere var forbeholdt dette sidste, saaledes at indførselen af skandinaviske træmaterialier i den senere tid nærmest gaar til snedkerbrug. At dette forhold har udviklet sig saa sterkt som skeet, staar vistnok i nogen grad i forbindelse med de usedvanlig høje trælastpriser; men efterat det franske træ nu engang har vundet en saa stor anvendelse, som tilfældet faktisk er, er det at forudse, at forbrugerne paa disse kanter — med deres sterkt udviklede sparsommelighedssans — vil fortsætte med en udstrakt brug af det indenlandske material, selv om priserne paa det bedre nordiske trævirke efter nogen tids forløb maatte synke. Med hensyn til nedgangen i indførselen af trælast til Bordeaux kan forøvrigt bemærkes, at adskillige forbrugere i denne stads tidligere opland nu importerer over Rochefort, Bayonne, Cette, ja selv Marseille.

Samtidig med, at Bordeaux saaledes paa det nærmeste har tabt sin betydning for os som afsætningsmarked for vor trælast, har pladsen begyndt at optræde som en konkurrent i udførsel af mine-tømmer, og det i den grad, at den herefter maa regnes med som en af de faktorer, der bestemmer dette markeds stilling. Medens værdien af træ udført herfra i 1863 ifølge den officielle statistik udgjorde ca. 3 mill. frcs., udgjorde den i forrige aar henved 20 mill. frcs. Som tidligere nævnt kommer dette trævirke væsentlig fra de kunstige træplantninger, som er foretagne siden 50 à 60 aarene, og som jeg ogsaa forud har troet sterkt at burde fremholde som et eksempel paa, hvad flid og udholdenhed kan udrette til at bringe store og tidligere værdiløse strækninger op i kultur og værdi. Ihvorvel terrænet hernede er fladt i modsætning til mange strækninger i Norge og Sverige, som turde egne sig for beplantning, saa frembyder dog grundens magre beskaffenhed — gennemgaaende noget af den sterileste sand, som findes — samt det store besvær, som er forbundet med i dette flade terræn at finde afløb for skadeligt grundvand, almindeligvis langt større vanskeligheder end ved lignende arbejder hos os. Dertil kommer træets tarveligere beskaffenhed og følgelig ringere værdi. Naar det alligevel regnes for at være et meget lønnende foretagende at beplante ødestrækningerne med skog og straks at erstatte udhugst med gjenplantning, burde dette efter mit skøn virke som en sterk opmuntring for den bevægelse for nyplantning og kunstig fornyelse af udhuggen skog, som heldigvis i de senere aar har skudt god fart hjemme hos os, og som det er at haabe med tiden vil svare til de forventninger, som stilles til den.

Træmasse.

Af mekanisk og kemisk træmasse indførtes sjøværts hertil i de tre forløbne aar følgende kvanta fra de forskellige lande.

Mekanisk masse.

		1897.	1898.	1899.
Fra Norge	tons	6 718	7 355	5 510
„ Sverige	„	594	335	290
„ Tyskland	„	10	—	10
„ Holland	„	—	—	—
„ Belgien	„	72	1 023	179
„ England	„	—	261	60
„ andre lande . .	„	—	—	—
Total tons		7 394	8 974	6 049

Kemisk masse.

		1897.	1898.	1899.
Fra Norge	tons	1 661	1 118	1 075
„ Sverige	„	505	80	143
„ Tyskland	„	119	171	107
„ Holland	„	10	182	64
„ Belgien	„	500	364	35
„ England	„	—	36	—
„ andre lande . .	„	10	11	164
Total tons		2 805	1 962	1 588

Som det vil sees af ovenstaaende opgave, er total-indførselen hertil af træmasse i 1899 gaaet forholdsvis ret betydelig ned sammenlignet med 1897 og 1898, nemlig med respektive ca. 2 500 tons og ca. 2 150 tons. Denne nedgang falder væsentlig paa mekanisk masse fra Norge, nemlig med respektive 1 208 og 1 845 tons, samt paa indførselen over Belgien, der er sunket fra ca. 1 400 tons i 1898 til ca. 180 tons i 1899. Formindskningen i importen skyldes forøvrigt ikke nedgang i forbruget, men dels den omstændighed, at enkelte konsumenter, som tidligere pleiede at tage sin træmasse over Bordeaux, i forrige aar tog den over La Rochelle, og dels den omstændighed, at de høie priser i slutningen af aaret opmuntrede til en forøget indenlandsk produktion, hvortil trævirke hentedes fra Pyrenæerne. Tilførselen af østerrigsk og schweizisk træmasse har ogsaa været i jevn stigning; denne import finder sted pr. jernbane og figurerer saaledes ikke i ovenstaaende opgave, der kun gjælder sjøværts indførsel. Den hertil fra Belgien kommende træmasse er væsentlig af tysk oprindelse.

Jern og staal. Hesteskosøm.

Nedenstaaende zifre angiver importen af jern hertil i de sidste 5 aar; den omfatter omtrent udelukkende stangjern:

	Total import.	Deraf fra Sverige.
1895 tons	1 980	1 790
1896 "	1 564	1 564
1897 "	1 394	1 383
1898 "	1 336	1 315
1899 "	1 237	1 215

Importen af staa l udgjorde i samme tidsrum:

	Total import.	Deraf fra Sverige.
1895 tons	263	186
1896 "	163	152
1897 "	53	47
1898 "	46	26
1899 "	138	45

Som det sees af ovenstaaende opgaver, bestaar omtrent hele importen af jern hertil af svensk tilvirkning. Den er imidlertid i stadig nedgang, hvilket har sin aarsag deri, at man paa grund af de høje priser paa svensk jern mere og mere benytter indenlandsk vare; blandt andet skal det jern, som udvindes af spansk malm i masovnene i Les Landes, anvendes meget til fortrængsel for svensk jern.

Staalimporten, som gjennem en aarrække har vist sterk nedgang, har i det forløbne aar taget noget opsving; dog forholdsvis mindre for svensk staals vedkommende.

Importen af h e s t e s k o s ø m udgjorde i de sidste 5 aar:

	Total import.	Deraf fra Norge.
1895 tons	329	282
1896 "	284	250
1897 "	355	315
1898 "	296	222
1899 "	278	117

Nedgangen i importen fra Norge er bemærkningsværdig. Indenlandsk og tysk søm, som sælges til billigere priser, remplacerer denne nedgang i brugen af norsk vare.

Af andre produkter, som har været gjenstand for indførsel hertil fra Norge og Sverige, kan nævnes:

	Total import.	Fra Norge.	Fra Sverige.
Spiger kg.	1 500	8	—
Zink, malm "	24 625 000	—	4 252 000
Hvaltran "	38 000	26 000	—
Torsketran "	209 000	10 000	—
Fiske-hermetik "	1 830 000	4 600	1 500
Kobber-sulfat "	12 106 000	—	11 000
Karton "	260 000	2 520	50

Angaaende ovenstaaende tal kan bemerkes, at den største del af den importerede kobber-sulfat og fiske-hermetik er af engelsk oprindelse samt zink-malmen af italiensk. Foruden de 10 000 kg. torsketræn, som er opgivet at være indført fra Norge, er store mængder af norsk torsketræn indført hertil via England, Hamborg etc.

Rullende jernbane-materiel.

Herpaa hersker der en følelig mangel i Frankrige, saavel hvad lokomotiver som hvad vogne, især godsvogne, angaar. De indenlandske fabriker har hænderne mere end fulde af arbeider og kan ikke paa langt nær tilfredsstille de indkommende ordres. Da det samme er tilfældet i England, Belgien og Tyskland, antager man, at store bestillinger kommer til at maatte gjøres i Amerika. Paa grund af de betydelige jernbaneanlæg, som den franske stat dels har under bygning og dels har besluttet saavel i Algier som i kolonierne — for ikke at tale om kjæmpe-anlægget, den transsahariske bane, hvis udførelse vistnok kun er et tidsspørgsmaal — vil dette sterke behov for rullende jernbane-materiel ganske vist strække sig ud over en længere fremtid. Jeg tror derfor at burde henlede norske og svenske fabrikanters opmærksomhed paa dette forhold.

Vinflasker.

Indførselen af tomme vinflasker hertil har været i stigende i det sidste aar og udgjorde da ca. 1 300 000 kg. Med de par sidste aars rige vinhøst turde behovet herfor stige endnu nogen tid udover og saaledes muligens give norske glasverker udsigt til lønnende afsætning af denne artikel hernede. Selvfølgelig maa de flasker, som exporteres hertil, være af præcis samme størrelse og kvalitet som de hersteds anvendte slags. De almindeligst brugte størrelser er 0.72—0.73 liters indhold. Priserne varierer mellem 10—15 frcs. pr. 100 flasker. Tolden udgjør 3.50 frcs. pr. 100 kg.

Skind-pelse for automobiler.

Som bekjendt har brugen af automobiler udviklet sig i en overordentlig grad i Frankrige og ikke mindst i de distrikter, som grænser til Bordeaux. Automobilernes tal stiger med tusinder pr. aar. Paa grund af den store fart, som udvikles med dette befordringsmiddel, og det derigjennem frembragte stærke lufttryk, kræves varme og lufttætte overlag saavel for styreren som for passagererne; samtidig maa overlaget taale regn og skvæt af søle. Derfor ser man ogsaa, at automobilister den største del af aaret bruger yderfrakker forfærdigede af skind med udadvendende haar, almindeligvis grovere skind-sorter, saasom af bjørn, ulv, gjeder o. s. v. Efterspørgselen efter skind, egnet til denne brug, er derfor tiltaget i en saa betydelig grad, at jeg tror, at man i Norge bør have opmærksomheden henvendt paa dette marked for flere af vore skind-sorters vedkommende. Særlig tror jeg, at der her turde kunne indarbeides et godt marked for vore smukke og lette rensdyrskind,

saafremt disse efter rigtig præparation skulde vise sig at passe for brugen. Sælhundsskind (af voksen sæl) til automobil-jacquets for damer er endvidere en meget eftersøgt artikel, som opnaar høje priser. Skal man hjemme hos os høste den fulde profit heraf, maa man imidlertid sætte sig i direkte forbindelse med fabrikkerne af automobil-pelse og mest mulig undgaa mellem-handlere. Kanske det ogsaa turde vise sig mest lønsomt at exportere færdige pelse, efter at man paa forhaand nøie havde studeret de *façon*er og størrelser, som almindeligvis benyttes henede.

Da Paris og Bordeaux danner de vigtigste centra for automobil-trafikken, vil man rimeligvis ogsaa paa disse pladse finde det bedste afsætningsmarked for dertil egnet skind.

Upræparerede rensdyrskind er toldfrie, medens præparerede svarer en told af 60 frs. pr. 100 kg., samt færdigsyede pelse deraf 80 frs. pr. 100 kg.

Klipfisk-markedet.

Saavel indførselen af torsk fra de franske fiskerier hertil som udførselen af klipfisk fra Bordeaux viser et opsving i 1899 sammenlignet med 1898. Især er udførselen steget betydelig, nemlig fra 12 509 812 kg. i 1898 til 15 135 798 i 1899 eller med over $2\frac{1}{2}$ million kg.

Exporten af klipfisk fra Bordeaux var fordelt paa følgende maade i de sidste 3 aar:

	1897.	1898.	1899.
Til fransk Guyana kg.	135 075	kg. 140 421	kg. 143 943
„ Guadeloupe ”	645 700	„ 449 146	„ 432 631
„ Martinique ”	1 499 770	„ 1 066 005	„ 983 210
„ Réunion ”	442 904	„ 417 446	„ 367 942
„ Spanien ”	7 856 730	„ 5 234 660	„ 8 083 011
„ Portugal ”	143 062	„ 198 090	„ 223 121
„ Italien ”	5 008 678	„ 3 671 820	„ 3 680 640
„ Algier ”	887 120	„ 863 770	„ 766 364
„ Grækenland, Tyrkiet og Levanten forøvrigt } ”	331 300	„ 272 740	„ 420 530
„ andre lande ”	109 466	„ 195 714	„ 34 406

Tilsammen kg. 17 059 805 kg. 12 509 812 kg. 15 135 798

Indførselen af torsk bestemt til tilvirkning af klipfisk udgjorde i de 7 sidste aar:

1893	26 976 400 kg.
1894	25 150 500 ”
1895	23 414 300 ”
1896	40 944 300 ”
1897	35 172 400 ”
1898	35 319 600 ”
1899	36 014 400 ”

Det forløbne aars import var saaledes betydelig større end gennemsnitsimporten i de foregaaende 6 aar og overstiger samme med ca. $4\frac{1}{2}$ million kg. Dette forhold har imidlertid forandret sig i dette aar, idet der i de forløbne 5 maaneder kun er indført 2 354 000 kg. mod 8 290 000 kg. i det tilsvarende tidsrum 1899.

Redegjørelse

fra Hans Majestæts legation i Madrid angaaende et reglement, der er udfærdiget i forbindelse med den spanske lov af 20de marts 1900 om skat paa person- og varetrafikken).*

Transportskatten af 20de marts 1900.

Kapitel 1**). (Om passagerer).

Art. 8. For opkrævelse af skatten paa passagerer i kystfart skal fartøjernees kapteiner eller konsignatærer præsentere for toldadministratoren paa afgangsstedet, forsynet med deres underskrift, en fortegnelse in duplo, i hvilken passagererne konstateres ved navn med angivelse af hver passagers bestemmelseshavn, mildistancen til samme havn og den billets klasse, der er betalt. En af disse fortegnelser vedlægges det respektive toldklaringshefte, hvori skatten opgjøres, hvis totalbeløb skal betales og kontrolleres i den form, som artiklerne 39 og 41 nærmere bestemmer.

Fortegnelsens duplicata overleveres kapteinen eller føreren (patrón), autoriseret af toldbodens underchef og forsynet med toldadministratorens visa, idet det konstateres, at skattens beløb er blevet erlagt eller garanteret. Denne fortegnelse tjener i transit- og bestemmelseshavnene som bevis for den betræffende betaling.

Om nye passagerer indskibes, efter at fortegnelsens duplicata er bleven autoriseret og tilbagetagen af kapteinen, skal han i samme gjøre de fornødne tilføjelser paa samme maade som ovenfor anført og autorisere saadant med sin underskrift.

Disse passagerer skal betale skatten i bestemmelseshavnen.

Art. 9. Ved skibets ankomst til den første anløbsplads skal kapteinen eller patronen udlevere, foruden de øvrige tolldokumenter, tillige passagerlistens duplicata, autoriseret af oprindelsestoldboden, og desuden en anden liste, der omfatter de passagerer, som skal debarkere i havnen, eller en erklæring, der konstaterer, at ingen debarkerer. Efter at begge lister er blevne

*) Se hefte 4, side 224.

**) Da artiklerne under dette kapitel, angaaende passagerer i kystfart, paa reise mellem Kanarierne og halvøen eller i ruter mellem udlandet og Spanien, indbyrdes henviser til hverandre, er det, hvor sjelden end deres anvendelse paa de forenede rigers handelsflaade turde være, af interesse, at de alle kjendes.

sammenholdte for det betræffende øiemed, skal de debarkerede passagerer betragtes som udgaaede af generallisten.

Ved skibets klarering for udgaaende skal kapteinen præsentere i samme form som i den første havn, men kun i et eksemplar, en liste over de embarkerede passagerer, som kopieres af administrationen ved transittoldboden, idet det konstateres, at de betræffende afgifter er betalte, eller at deres betaling er sikret. Om ingen passagerer embarkerer, præsenterer han en negativ liste.

I de øvrige anløbshavne forholdes paa samme maade, og i bestemmelses-havnen skal generallisten forevises, som vedlægges det betræffende klarerings-hefte.

Art. 10. For erlæggelse af den skat, som vedkommer de passagerer, der embarkerer i spanske havne med bestemmelse for andre udenlandske, eller med andre ord, passagerer i 2den eller 3die klasses fragtfart skal kapteinerne eller konsignatørerne forelægge toldkammeret en nominel liste med angivelse af hver passagers bestemmelseshavn og den billets klasse, han har betalt. Toldkammerne skal kontrollere antallet af disse passagerer ved alle disponible midler, endog ved den direkte revision ombord.

Om skibet under reisen skulde anløbe andre spanske havne, skal listen forevises i duplo, for at kapteinen, efter at have gjenerholdt et af havnens eller af de foregaaende havnes toldbod behørigen klareret eksemplar, i de øvrige havne skal kunne bevise, at han har betalt eller garanteret betalingen af skatten for de passagerer, han fører.

Paa samme maade forholdes med de passagerer, som embarkerer med de kanariske øer og de spanske besiddelser som bestemmelse i 1ste klasses fragtfart.

Art. 11. For opkrævning af skatten paa passagerer, kommende fra de kanariske øer og øvrige spanske besiddelser, skal kapteinerne ligeledes forevise for toldboden en nominel fortegnelse over de ombordværende passagerer med de samme detaljer som de for kystfarten gjældende, og om de føre transitpassagerer for andre spanske havne, skal de desuden præsentere en anden partiel liste over passagerer bestemte for den havn, de anløber, eller ogsaa en erklæring om, at ingen passagerer føres ombord.

Paa grundlag af disse dokumenter og de rektifikationer, som maatte findes begrundede, skrives til likvidationen, idet den partielle liste eventuelt vedlægges det respektive klareringshefte, medens generalfortegnelsen, expederet i den under art. 8 foreskrevne form, tilbageleveres kapteinen, naar denne, fordi han fører passagerer i transit, bør have den tilbage.

Art. 12. Paa samme maade som den i foregaaende artikel angivne gaaes frem med hensyn til passagerer, som komme fra udenlandsk havn i 2den og 3die klasses fragtfart, kun med den forskjel, at det ikke er nødvendigt i listen at angive mileafstanden, og at den maa være viseret af den spanske konsul i afgangshavnen.

For de personers vedkommende, som er indtagne i den viserede liste, kræves selvfølgelig de i den gjældende konsulartarif art. 14 angivne afgifter

foruden den i dette reglements art. 55, tilfælde 2, foreskrevne mulkt, om listen præsenteres uden konsularvisa.

I tilfælde af, at skibet fører passagerer i transit for andre spanske havne, præsenteres i hver af anløbshavnene, foruden generallisten, ogsaa en partiel liste over dem, der skal debarkere i anløbshavnen. Generallisten tilbageleveres, behørigen antegnet paa toldboden, til kapteinen for i den sidste spanske havn, som skibet anløber, at blive vedføjet det betræffende klareringshefte.

Art. 13. De fortegnelser og lister, som omhandles i de foregaaende artikler, afkræves alle fartøier, selv om de er negative, og toldadministrationerne skulle ved forevisningen med deres haand og skrift paategne et „admittida“ (godkjendt) med tilførsel af datum og underskrift. Desuden skal forevisningen noteres i en speciel bog, som i det øjemed føres af underchefen, hvorefter listerne oversendes til det betræffende kontor.

Art. 14. Den nota for skibes ind- og udgaaende, af al proveniens og med al slags handel, som sanitetsdirektionen i henhold til de gjældende toldordonnansers art. 73 bør tilstille havnens betræffende administration, skal forsynes med en rubrik, hvorunder indtages antallet af de passagerer, som hvert enkelt af fartøjerne medfører eller har taget ombord.

Med største omsorg skulle toldboderne sammenholde denne antecedents med de respektive fortegnelser og lister for at gjøre de fornødne skridt, ifald nævnte dokumenter indbyrdes ikke stemme overens.

Kapitel VI.

(Straffebestemmelser).

Art. 55. Med hensyn til skatten paa passagerer, der reiser sjøveien, begaaes feil og erlægges mulkt i følgende tilfælde:

- 1) For udeladelse af passagerer i de indskibningslister for kystfart, som forevises ved toldboderne, i de i samme af kapteinerne lovligt indtagne tilføielser eller i listerne fra eller til udlandet, de kanariske øer og spanske besiddelser ilægges kapteinen en mulkt, der modsvarer taxtens tidobbelte beløb.
- 2) For mangel af konsular visa paa listen over passagerer fra udlandet ilægges kapteinen en mulkt af 100 pesetas, foruden erlæggelse af konsulat-afgift i medhold af, hvad nærværende reglements art. 12 bestemmer.
- 3) For unøjagtighed i angivelsen af den af hver passager betalte klasse skal kapteinen betale en mulkt, der modsvarer det tidobbelte beløb af prisforskjellen mellem den angivne klasse og den, der skulde være angivet.
- 4) For den merforskel, som, overskridende 10 pct. af den i manifesterne, udførsels- eller kystfartangivelserne, rutebladene og notaerne for grænse- trafik deklarerede totale bruttovægt, fremgaar af undersøgelsen, skal kapteinen eller vedkommende, som undertegner dokumentet, betale en mulkt fem gange saa stor som den skat, der modsvarer forskjellen overens-

stemmende med de satser, der erlægges for det tarifnummer eller de tarifnummere, hvoraf overskuddet fremgaar.

- 5) For afvigelse i varens klasseangivelse, naar varen tilsiger henførsel til den mest betalende taxt, bliver en mulkt at afkræve kapteinen, lig nævnte forskjels størrelse, foruden anvendelsen af den øvrige straf, hvormed handlingen af andre hensyn bør ansees.
- 6) For ladning eller losning af skattepligtige varer uden den betræffende dokumentation skal kapteinen betale en mulkt, fem gange saa stor som skattens beløb, uden at nævnte varers totalvægt medregnes i skibets dokumentation til fordel for de 10 pct. godtgørelse.
- 7) For afvigelse i den for varerne angivne bestemmelse, naar denne medgiver en anden fragtklasse med høiere skattesats, skal, saasnart faktum bevises, en mulkt forlanges, der er fem gange saa stor som det for lidet erlagte beløb, foruden betaling af den i første skatteopgjør ikke erlagte sum.

Under indførsels- og udførselstrafiken ved grænsetoldboderne skal eventuelt de under nærværende artikels 4de, 5te og 6te tilfælde nævnte straffebestemmelser komme til anvendelse.

De foranførte mulkter er uafhængige af betalingen af den naturlige og direkte taxt, som i de respektive tilfælde erlægges.

Art. 56. De reklamationer, protester eller uoverensstemmelser, som opstaar mellem toldboderne og dem, der i medfør af de foregaaende kapitler pligter erlæggelsen af transportskatten, skal indledes, departementalt fremmes og afgjøres i den ved de gjældende ordonnanser anviste almindelige form og efter det for økonomisk-administrative reklamationer bestemte reglement.

Rangoon.

Aarsberetning for 1899 fra konsul George Gordon, dateret 19de mai 1900.

Den norske skibsfart i 1899. Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande med ladning til Rangoon 1 dr. 778 tons og i ballast 41 dr. 40 004 tons og til vicekonsulsstationen i Moulmein i ballast 6 dr. 4 913 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning fra Rangoon 38 dr. 37 288 tons og i ballast 2 dr. 1 366 tons, fra Moulmein med ladning 7 dr. 5 654 tons.

Af svenske skibe ankom 2 dr. 1 726 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 137. 10. 11, ved vicekonsulsstationen i Moulmein £ 19. 15. 4; af svenske skibe ved hovedstationen £ 5. 16. 6, ved vicekonsulsstationen ingen.

Landet var roligt hele aaret, og der er intet politisk spørgsmaal af interesse at omtale. Aarsvæksten i Nedre Burma var noget mislykket paa grund

af regnets tidlige ophør. Priserne paa ris var faste, og jorddyrkerne antages at have solgt sin avling tilfredsstillende.

Det samlede areal af reserveret skog i Burma tiltog i løbet af aaret fra 14 707 til 15 669 (engelske) kvadratmil. Bruttoindtægten af skogen var rs. 8 291 927; netto rs. 5 918 848, mod brutto rs. 7 209 903 og netto rs. 5 031 025 i det foregaaende aar.

Regjeringen har for stedse nedsat afgiften for rubin-minerne i Mogok med rs. 200 000 pr. aar; men alligevel har ikke „The Burma Ruby Mines Co.y. Ltd.“ gjort det godt. Guldminerne i Kyankpazat gav 1 119 ounces guld i løbet af aaret, og Burma kulkompaniet udvandt 6 975 tons kul. Petroleumsproduktionen øgedes til 21 684 963 gallons.

Samlet omsætning. Følgende tal viser den samlede indførsel og udførsel af varer i 1898—99 og de to foregaaende aar.

	1898—99.	1897—98.	1896—97.
Indførsel . .	rs. 55 442 979	rs. 55 737 001	rs. 44 264 830
Udførsel . .	„ 117 226 124	„ 89 417 052	„ 93 772 274

Indførselen i aaret var i almindelighed ret livlig og fordelagtig.

Udførselen af ris steg betydelig, særlig til Europa og Straits Settlements. Der foregik ingen direkte handel med Sverige eller Norge i aarets løb. 40 norske og 3 svenske skibe anløb havnene i Burma mod henholdsvis 42 og 5 i 1897—98.

Nationaliteten af skibe i fart paa Burma var følgende:

	1898—99.	1897—98.
Britiske	86.51 pct.	84.52 pct.
Svenske og norske . .	5.06 „	7.26 „
Tyske	6.24 „	5.43 „
Andre	2.19 „	2.79 „
	100.00 pct.	100.00 pct.

T e a k - t ø m m e r. Følgende tal angiver udførselen i de 3 sidste aar.

	1898—99.	1897—98.	1896—97.
Til Europa	73 706 c. tons	79 451 c. tons	61 479 c. tons
„ Indien	135 074 —	123 135 —	131 277 —

Det samlede areal, som er under dyrkning til ris, gik op til 6 098 056 acres, og følgende tal viser udførselen af alle slags ris:

	1898—99.
Fra Akyab	115 171 tons
„ Bassein	150 720 „

Overføres 265 891 tons

	1898—99.
Overført	265 891 tons
Fra Mergui	1 390 ”
” Moulmein	118 901 ”
” Tavoy	6 172 ”
” Victoria Point . .	9 ”
” Port Rangoon . .	906 082 ”
Tilsammen	1 298 445 tons
mod —	908 526 ” i 1897—98.

I 1898—99 var udskeibningen saaledes fordelt:

Til Europa og Afrika	822 233 tons
” Østen	416 048 ”
” Sydamerika . .	59 854 ”
” De forenede stater og Kanada .	310 ”
	1 298 445 tons.

Trinidad.

Aarsberetning for 1899 fra konsul W. Schoener, dateret 7de april 1900.

Den norske skibsfart. Af norske skibe ankom i 1899 til Trinidad fra fremmede lande med ladning 12 dr. 11 526 tons og i ballast 9 dr. 5 080 tons; tilsammen 21 dr. 16 606 tons, hvoraf dampskibe 9 dr. 10 814 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 16 norske skibe dr. 13 884 tons og i ballast 2 do. dr. 1 246 tons, tilsammen 18 dr. 15 130 tons.

Af svenske skibe afgik 2 dr. 855 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 53. 11. 8½, af svenske skibe £ 3. 6. 0.

Kakaohøsten i 1899 var kun ringe paa grund af den lange tørke, men til gjengjæld steg priserne, og paa den maade opveiedes endel af det lidte tab. I den sidste tid har flere kapitalister anbragt store summer i kakaoplantager.

Dyrkningen af sukker, dette vort vigtigste produkt, gaar kun langsomt fremad; store plantager er atter nedlagte og sælges i smaaparceller til bondebefolkningen, som dyrker grønsager paa dem. Nogle af de store godser, som er forsynede med forbedrede maskiner af nyeste konstruktion, gjør det godt; de arbejder med mindre udgifter og faar en bedre afkastning.

Sirup. Næsten al sirup udføres til Martinique, England, Holland og Kanada, og kun en liden del heraf beholdes til hjemligt forbrug.

Kokosnødder. Udførselen holdt sig paa omtrent samme høide, og priserne varierede ikke meget i aarets løb. Den største del af det udskibede kvantum gaar til Londonermarkedet og kun en liden del til Amerikas forenede stater.

Kokosnøddolje. Der er ingen forandring at melde heri; selv priserne holdt sig paa omtrent samme høide. Udførselen af denne olje til Amerikas forenede stater vedvarer og hindrer overproduktion paa det hjemlige marked.

Copra. Udførselen af denne nye vare foregaar fremdeles jevnt.

Asfalt. Udskibning heraf fra asfaltsjøen foregaar fremdeles i stor maalestok til alle verdens lande. Der gjøres fortiden forsøg med flydende asfalt, hvoraf der er nogle faa kilder omkring paa øen; men der foreligger endnu ingen beretning om resultaterne heraf.

Planter og træer. Regjeringen har interesseret sig meget for dyrkningen heraf, og resultaterne er særdeles tilfredsstillende. Direktøren for „the Royal Botanic Gardens“ har ganske nylig lagt ud et stort areal land i forsøgsøiemed.

Kvæg. Paa auktionen for iaar var afsætningen bedre, alle fik solgt, og der blev endog tildels betalt gode priser. Mesteparten af kvæget blev solgt til naboerne, hvorhos Jamaica tager en stor del.

Jernbaner og veie. Disse har vist sig meget nyttige for kolonien, og landet langs jernbanerne og veiene er blevet hurtig opkjøbt.

Fragter. Som følge af mangel paa smaafartøier har fragterne holdt sig noksaa høie hele aaret.

Handelen har i den senere tid været tilfredsstillende.

Kul. Store mængder indføres fra Amerikas forenede stater, da denne sort er billigere end engelske kul.

Skibsfarten holdt sig omtrent som i forrige aar; men af norske skibe har flere end før været beskjæftigede.

Havneforbedringer. Den nye molo er nu fuldført, men man har under overveielse at forlænge den — noget, som vil lette skibsfarten her.

Sundhedstilstanden paa øen har været god hele aaret igjennem.

Londo_.

Skrivelse fra generalkonsulatet i London af 11te august 1900.

Efter den nylig offentliggjorte britiske handelsstatistik for det sidst forløbne aar giver jeg mig den ære at meddele nedenstaaende tal til belysning af handelsforbindelsen mellem Norge og Storbritannien og Irland.

Værdien af Norges indførsel til det forenede kongerige udgjorde aar 1899 £ 5 305 393 mod £ 4 986 500 aar 1898 og £ 4 379 765. i aarligt gennemsnit i treaarsperioden 1895—97, hvilket saaledes udviser en ubetinget stigning for sidstforløbne aar.

Som de vigtigste importartikler kan nævnes følgende:

	Værdien af indførselen.	
	£ 1899.	£ 1898.
Almindelig trælast	1 886 501	1 766 753
Træmasse	961 563	946 191
Fisk	607 606	613 490
Papir og pap	569 168	448 750
Is	316 882	328 561
Kondenseret melk	179 275	191 720
Sten, huggen og uhuggen . .	158 674	128 942
Smør	153 937	135 794
Fiske- og hvalfiskolje, tran og spermacetolje	122 374	107 357
Jern, arbeidet	50 276	62 340
Jern- og kobbererts	36 386	38 532
Kobber og kobbermalm . . .	28 327	17 438
Huder, uarbeidede	27 263	12 715
Skind og pelsverk	23 715	12 484
Droger	23 018	18 988
Margarin	22 654	22 799

Som det fremgaar heraf, er der skeet en nedgang med hensyn til to af Norges aller vigtigste udførselsartikler, fisk og is. Den høieste værdi af den udførte fisk findes i aaret 1897 med £ 618 622, saa at der altsaa har fundet en jevn synkning sted siden den tid. For isens vedkommende naaedes maximumsværdien i 1898. En tilbagegang kan ogsaa spores, forsaavidt angaar kondenseret melk, arbeidet jern, jern- og kobbererts samt margarin, af hvilke artikler dog kun den første er af nogen større betydning.

Hvad angaar varer af britisk oprindelse, der fra det forenede kongerige er bleven udført til Norge, ansættes deres værdi i det forløbne aar til £ 3 208 656 mod £ 2 440 729 i 1898 samt £ 2 045 168 i aarligt gennemsnit i aarene 1895—97. Ogsaa her er der altsaa skeet en øgning, som forøvrigt er relativt betydelig og navnlig er større end den foran omhandlede tilvekst i indførselen.

Følgende produkter har isærdeleshed været gjenstand for nævnte udførsel:

	Værdien af udførselen.	
	£	£
	1899.	1898.
Stenkul.	740 157	548 357
Jern, arbeidet og uarbeidet	516 929	425 346
Bomuldsvarer.	310 850	326 422
Uld og uldvarer.	227 350	223 512
Maskiner, alle slags	165 058	162 150
Kobber.	47 485	47 618
Sukker, raffineret	46 108	63 000
Lintøi	37 414	39 201
Klæder og kortevarer	36 301	41 899
Kemikalier	35 158	42 252
Jutevarer	32 454	40 809
Jernkram og smedede varer	28 575	25 569
Spirituosa	24 742	23 408
Gjødningsstoffer	23 227	16 650
Verktøi og redskaber	20 962	20 643
Sirup	20 464	22 470

Som det af denne oversigt fremgaar, viser der sig for adskillige af de nævnte varers vedkommende en nedgang i værdien, nemlig for bomuldsvarer, kobber, sukker, lintøi, klæder og kortevarer, kemikalier, jutevarer og sirup.

Af transitgods befordredes over det forenede kongerige bestemt til Norge:

1899.	1898.
£ 673 895	£ 752 701

Paa dette omraade har der saaledes fundet en tilbagegang sted.

I forbindelse hermed skal nævnes, at der ifølge nævnte statistik til havne i Storbritannien og Irland i aaret 1899 er ankommet tilsammen 7 567 norske fartøier dr. 3 727 227 tons mod 6 996 fartøier dr. 3 304 469 i 1898.

Skrivelse fra generalkonsulatet i London af 13de august 1900.

Jeg giver mig herved den ære at indberette, at den britiske regering under 6te d. m. har offentliggjort en lov angaaende ansvar for skade, som forvoldes af fartøi.

I denne henseende har det hidtil været gjældende ret, at vedkommende rederi, naar et fartøi har forarsaget skade paa et andet, herfor har været ansvarlig med et beløb af £ 8 eller £ 15 pr. ton, eftersom skaden har rammet eiendom eller person, hvorimod rederiets ansvar har været ubegrænset, naar et fartøi har anrettet skade i land eller paa fast gjenstand, saasom havn, kanal, skibsdok, bølgebrygger, kai, lastebrygge eller andet lignende.

I den omhandlede lov er det nu blevet bestemt, at den nævnte begrænsning i rederes ansvar skal indrømmes med hensyn til al skade, som tilføies eiendom eller gjenstand af hvilkensomhelst art, tillands eller tilvands, fast eller rørlig, paa grund af urigtig navigering eller manøvrering af fartøi, forudsat, at skaden ikke skyldes rederens personlige feil eller tilskyndelse.

Paa den anden side er der i den nye lov ogsaa fastsat grænser for det ansvar, som kan gjøres gjældende mod eier af skibsdok eller kanal, havne-myndighed eller fiskeristyreelse for skade, som uden vedkommendes egen feil er bleven forarsaget fartøi eller gods eller anden gjenstand ombord paa fartøi, i hvilken henseende det nemlig foreskrives, at skadeserstatningen i saadant fald ikke maa overstige £ 8 pr. ton af det største fartøi, som ved tiden for skadens indtræden eller i løbet af de nærmest foregaaende fem aar har besøgt det omraade, over hvilket den ansvarlige raader, eller hvor han gjør tjeneste.

Port Stanley, Falklandsøerne.

Af norske skibe ankom i 1898 med ladning til konsulatdistriktet et seilskib dr. 305 tons, der afgik i ballast.

For ordre, reparation og lignende anløb ingen norske skibe.

Erlagt konsulatafgift kr. 19.36, der tilfaldt konsulen. Expeditionsafgifter ingen.

Ingen svenske skibe ankom i 1898 til konsulatdistriktet.

I 1899 ankom med ladning 1 norsk seilskib dr. 724 tons. For ordre, reparation etc. anløb 3 norske skibe dr. 3 224 tons. Erlagte konsulatafgifter £ 6. 0. 10, der tilfaldt konsulen.

Expeditionsafgifter i norske sager £ 0. 10. 1.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til konsulatdistriktet.

Indhold: Antwerpen s. 533. — Bordeaux s. 545. — London s. 562 og 563. — Madrid s. 555. — Port Stanley, Falklandsøerne s. 564. — Rangoon s. 558. — Trinidad s. 560.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 12.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Buenos Aires.

Aarsberetning for 1899 fra konst. generalkonsul P. Christophersen,
dateret 3dje juli 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	10	16 172	10	16 172	-	-	12	17 945	12	17 945
Seilskibe	-	-	64	63 621	64	63 621	-	-	44	40 463	44	40 463
Sum	-	-	74	79 793	74	79 793	-	-	56	58 408	56	58 408
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	5	7 229	5	7 229	-	-	15	23 323	15	23 323
Seilskibe	-	-	28	19 758	28	19 758	-	-	46	36 767	46	36 767
Sum	-	-	33	26 987	33	26 987	-	-	61	60 090	61	60 090
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	107	106 780	107	106 780	-	-	117	118 498	117	118 498
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	6	8 661	6	8 661	-	-	3	4 989	3	4 989
Seilskibe	-	-	6	4 596	6	4 596	-	-	26	26 951	26	26 951
Sum	-	-	12	13 257	12	13 257	-	-	29	31 940	29	31 940
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	10	16 094	10	16 094	-	-	1	1 538	1	1 538
Seilskibe	-	-	31	27 589	31	27 589	-	-	8	5 535	8	5 535
Sum	-	-	41	43 683	41	43 683	-	-	9	7 073	9	7 073
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	53	56 940	53	56 940	-	-	38	39 013	38	39 013

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 774 702.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 823 808.00. (Heri ikke medregnet maanedsfagter.)

For ordre, reparation eller lignende anløb 34 norske fartøier dr. 28 299 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 16 dr. 26 386 tons, til hovedstationen 5 dr. 7 681 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 442.36, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 896.59; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 948.30.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 404.44, ved vicekonsulsstationerne kr. 431.86; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 215.93.

Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 6 606.59.

Ekspeditionsavgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 1 168.00, svenske sager kr. 141.00, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 510.00, i svenske sager kr. 72.00.

Den norske skibsfarts bevægelse paa den argentinske republik i 1899 stiller sig i sammenligning med det nærmest foregaaende aar saaledes:

	1898.		1899.		Forøgelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne:						
Med ladning	90	81 657	107	106 780	17	25 123
I ballast	49	49 148	53	56 940	4	7 792
	139	130 805	160	163 720	21	32 915
Afgaaede:						
Med ladning	100	91 614	117	118 498	17	26 884
I ballast	37	33 835	38	39 013	1	5 178
	137	125 449	155	157 511	18	32 062
Den norske skibsfarts samlede omfang	276	256 254	315	321 231	39	64 977
Bruttofragter:						
Med ankomne	kr. 2 036 335.00		kr. 2 774 705.00			
„ afgaaede	„ 1 716 775.00		„ 1 823 810.00			
	kr. 3 752 910.00		kr. 4 598 515.00			

Af opsprede hyrebeløb er der gennem generalkonsulatet blevet hjemsendt til Norge af norske sjømænd kr. 935.53 og til Sverige af svenske sjømænd kr. 75.00.

Ingen mulkter ilagte sjømænd ombord i norske fartøier i henhold til sjøfartslovens § 102 indbetaltes i det forløbne aar paa generalkonsulatet.

Der forskaffedes gratis forpleining paa hospital for 2 fastboende nordmænd og for 5 svensker.

Fra norske skibe indlagdes paa hospital 69 syge sjømænd.

Til den herværende sjømandskirke indbetaltes paa generalkonsulatet \$ 197.00 papir.

Ved hovedstationen paamønstredes paa norske seilskibe 91 nordmænd, 46 svensker og 107 udlændinger og afmønstredes 10 nordmænd, 5 svensker og 28 udlændinger.

Paa norske dampskibe paamønstredes 10 nordmænd, 5 svensker og 29 udlændinger og afmønstredes 8 nordmænd, 7 svensker og 28 udlændinger.

Der anmeldtes at være rømt fra norske seilskibe 51 nordmænd, 13 svensker og 17 udlændinger og fra norske dampskibe 5 nordmænd, 1 svenske og 2 udlændinger, tils. 89, hvilke havde tilgode en hyre af kr. 1 860.00.

Aarets hyrer udgjorde:

1ste styrmand . . .	kr. 75.00—120.00	Matros . . .	kr. 45.00—63.00
2den — . . .	„ 54.00—60.00	Letmatros . . .	„ 30.00—45.00
Kok & stuart . . .	„ 55.00—81.00	Jungmand . . .	„ 25.00—35.00
Baadsmand . . .	„ 63.00	Fyrbøder . . .	„ 60.00—72.00
Tømmermand . . .	„ 60.00—90.00	Kullempær . . .	„ 50.00—54.00
Seilmager . . .	„ 55.00—63.00		

Til hovedstationen ankom følgende norske skibe:

Seilskibe med ladning: fra de forenede stater 51 dr. 50 569 tons, fra Canada 5 dr. 5 323 tons, fra England 6 dr. 5 085 tons, fra Belgien 1 dr. 1 111 tons og fra Falklandsøerne 1 dr. 1 533 tons.

Seilskibe i ballast: fra Uruguay 2 dr. 2 172 tons, fra Brasilien 2 dr. 1 053 tons og fra argentinske havne 2 dr. 1 371 tons.

Dampskibe med ladning: fra Belgien 2 dr. 3 076 tons, fra England 1 dr. 1 675 tons, fra de forenede stater 1 dr. 1 947 tons, fra Indien 1 dr. 1 367 tons og fra Canada 1 dr. 1 899 tons, fra Uruguay 1 dr. 1 612 tons og fra argentinske havne 3 dr. 4 596 tons.

Dampskibe i ballast: fra Brasilien 5 dr. 7 294 tons og fra Lourenzo Marques 1 dr. 1 367 tons.

Af de med ladning ankomne seil- og dampskibe var 56 lastede med trælast, 7 med kul, 2 med harpiks, 4 med stykgods, 1 med gunnybales (sække-lærred) og 4 med landets produkter uld, mais og hvede for at komplettere sine ladninger.

Fra hovedstationen afgik:

Seilskibe med ladning: til England 11 dr. 9 878 tons, til Tyskland 12 dr. 11 971 tons, til Frankrige 5 dr. 5 191 tons, til Belgien 5 dr. 5 006 tons, til Nederlandene 1 dr. 993 tons, til Rusland 4 dr. 2 837 tons, til Sydafrika 5 dr. 3 597 tons og til Australien 1 dr. 990 tons.

Af disse var 8 lastede med hvede, 8 med mais, 1 med linfrø, 21 med quebracho, 3 med talg, 1 med talg og huder, 1 med ben og 1 med forskellige mel- og kornvarer.

Seilskibe i ballast: til de forenede stater 7 dr. 7 504 tons, til Canada 2 dr. 2 673 tons, til Barbados 1 dr. 856 tons, til Chile 1 dr. 1 082 tons og til argentinske havne 15 dr. 14 836 tons.

Dampskibe med ladning: til Brasilien 5 dr. 7 294 tons, til Belgien 2 dr. 2 905 tons, til Tyskland 1 dr. 1 612 tons, til Sydafrika 1 dr. 1 520 tons, til St. Vincent f. o. 1 dr. 1 538 tons og til argentinske havne 2 dr. 3 076 tons for at losse restladninger.

De med ladning afgaaede dampskibe var lastede med hvede, uld, mais, hør, talg og levende kreaturer.

Dampskibe i ballast: til argentinske havne 3 dr. 4 989 tons.

Over den samlede skibsfart paa Argentina i aaret 1899 foreligger endnu ingen detaljerede statistiske opgaver. Et herværende blad, der hovedsagelig befatter sig med skibsfartsinteresser, op giver dog, at der fra udlandet er ankommet følgende fartøier:

Nationalitet.	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske . . .	908	1 768 000	104	98 363
Tyske	173	347 807	26	23 965
Italienske . . .	101	215 324	87	70 083
Franske	122	250 397	2	814
Norske	14	21 421	93	83 375
Spanske	20	45 721	11	3 804
Amerikanske . .			47	34 726
Argentinske . .	60	33 240	4	1 187
Danske	17	23 595	8	4 666
Brasilianske . .	14	11 011	2	827
Hollandske . .	6	10 142	1	654
Østerrigske . .	5	7 912	2	1 798
Russiske	3	4 057	4	2 868
Svenske	3	4 913	3	1 951
Belgiske	3	5 808		
Uruguayske . .	8	2 632		
Portugisiske . .			1	236
Tils. 1 457	2 751 980		395	329 317

Totalsummen af ankomne fartøier betegner, særlig for dampskibenes vedkommende, en betydelig fremgang fra det foregaaende aar. Af disse er der nemlig ankommet 415 dr. 906 478 tons flere end aaret iforveien. Den største tilvekst viser den engelske skibsfart, idet de under engelsk flag ankomne fartøier havde en drægtighed af 1 866 363 tons mod 1 198 011 i 1898. Derefter kommer den tyske med 371 672 mod 281 051 tons, den italienske med 285 407 mod 238 625 tons og den franske med 251 211 mod 216 953 tons.

Ogsaa de forenede rigers skibsfart paa Argentina kan opvise en ikke uvæsentlig forøgelse. Af norske fartøier ankom nemlig 129 seilskibe og 31 dampskibe drægtige henholdsvis 115 564 og 48 156 tons mod 108 seilskibe og 31 dampskibe med en drægtighed af 88 751 og 42 054 tons i 1898.

De til distriktet ankomne svenske fartøier udgjorde 4 seilskibe drægtige 2 758 tons og 12 dampskibe drægtige 23 808 tons, medens der aaret iforveien ingen svenske skibe ankom til Argentina.

F r a g t m a r k e d e t.

Fragtmarkedet har i det forløbne aar været underkastet adskillige fluktuationer, men maa dog i det hele taget siges at have været særdeles fordelagtigt, og rederne har vistnok al grund til at være tilfreds med det udbytte, de har havt af sine skibe herude.

Kornfragterne til Europa stod ved aarets begyndelse i omkring 17 sh. 6 d fra Buenos Aires, 22 sh. fra Rosario og 24 sh. fra Colastiné. Fra juli og udover steg raterne saaledes, at der i september og oktober betales indtil 22 sh. 6 d fra Buenos Aires og 28 sh. fra San Lorenzo Range. Dette for seilskibe. For dampskibe betales ved begyndelsen af aaret omkring 18 sh. herfra og 23 sh. fra San Lorenzo Range. I august, september og oktober steg disse rater, indtil der opnaaedes 28 sh. fra Buenos Aires og 32 sh. fra San Lorenzo Range. Fra Bahia Blanca har udskibningen i aarets løb været livlig til omkring 3 sh. højere rater end fra Buenos Aires.

Til Sydafrika har der været skibet betragtelige kvantiteter korn, isærdeleshed i den sidste del af aaret efter boerkrigens udbrud.

Raterne for seilskibe har varieret mellem 14 sh. og 24 sh. herfra med et par shillings tillæg for „up river“ lastning. Dampskibe har sikret sig betydelig højere fragtsatser, særlig efter krigens udbrud, idet der i enkelte tilfælde har været betalt henimod 40 sh. Dette aar er vistnok det første i Argentinas annaler, hvori kornfragter har kunnet erholdes hele aaret rundt.

Quebrachofragterne. Afskibningen af quebracho har i aarets løb kun fundet sted i seilskibe, idet dampskibene, grundet paa den lange tid, som medgaar til lastningen af quebracho, kun konkurrerer om disse fragter, naar intet andet kan erholdes. Fra Buenos Aires har raterne varieret mellem 15 sh. 6 d og 22 sh. og fra Rosario mellem 19 sh. og 27 sh. For lastning i Colastiné har der været betalt fra 21 sh. til 30 sh., samtlige til Kanalen for ordre. Til New York er der afgaaet adskillige ladninger, for hvilke raterne har

dreiet sig om \$ 3.00 à \$ 4.50 amerikansk guld fra Buenos Aires og \$ 4.50 à \$ 6.00 fra Colastiné.

Lumberfragterne fra Nordamerika hertil er med meget faa undtagelser alle blevet sluttet i Europa eller i staterne, hvilket har sin grund i, at faa eller ingen skibe har fundet det regningssvarende at afgaa herfra i ballast, naar saa fordelagtige rater har kunnet opnaaes ved at laste paa stedet. De faa fragter, som har været sluttet her, har varieret mellem \$ 12.50 og \$ 13.50 amerikansk guld for pitchpine til Buenos Aires med 1 dollars tillæg for losning i Rosario. For spruce er neppe noget skib blevet sluttet her.

Uldfragterne. Som almindelig er den uld, som gaar til Europa, omtrent udelukkende bleven skibet i dampskibe — isærdeleshed i de regulære linjers baade. Raterne har været noteret fra 10 til 25 frcs. pr. kubikmeter. Til staterne er der afgaaet et temmelig betydeligt kvantum uld i seilskibe, hvilke i almindelighed betales med lump sum, der har været beregnet fra \$ 3.50 til \$ 6.00 amerikansk guld pr. registerton.

Saltede huder. Heraf har i aarets løb kun et begrænset kvantum været afskibet i seilskibe til rater, der har varieret mellem 24 sh. og 40 sh. fra Buenos Aires og proportionsvis fra floden. Dampskibene har for denne artikel kun erholdt ubetydelig mere end seilskibene.

Tørrede huder. Til Europa har som altid blot dampskibe kunnet faa tørrede huder, der forøvrigt omtrent udelukkende sendes med de regulære linjer. Til staterne har der været afskibet betydelige kvantiteter i seilskibe, men kun i Nova Scotia skibe og amerikanere, da andre skibe ikke vil antage de rater, som tilbydes. Da tørrede huder skibes sammen med uld, falder fragterne for disse sammen med uldfragterne.

Høfragterne til Brasilien har været noteret fra \$ 2.00 til \$ 3.50 pr. 40 kubikfod for lastning i Rosario. Til Sydafrika har der særlig i aarets sidste del været afskibet hø i udstrakt maalestok delvis til 12 sh. à 20 sh. pr. 40 kubikfod og delvis paa lumpsumbasis sammen med korn, klid etc. Dette for seilskibe. Dampskibene har ogsaa for hø opnaaet betydelig højere rater til Sydafrika end seilskibene.

Benaske. Nogle ladninger er afgaaet i seilskibe til 15 sh. à 21 sh. fra de nedre havne til Europa og i proportion fra floderne.

Ben har været betalt med 19 til 25 shillings til Europa og \$ 3.50 til \$ 5.00 amerikansk guld til staterne fra de nedre havne og proportionsvis fra floderne.

Kvægfragterne til Europa har varieret mellem £ 4. 0. 0 og £ 6. 0. 0 pr. stk. for okser og 7 sh. og 10 sh. for faar. Til Sydafrika har der været udskibet et betydeligt antal heste, hovedsagelig for den engelske regjeringens regning. Disse er afgaaet i dampskibe, der har været optaget af den engelske regjering for lump sum.

Havneafgifter.

I taksten for havneafgifterne er der skeet den modifikation, at fartøier, som ligger lige ved kaien, betaler 15 centavos guld pr. 10 registertons pr. dag, fartøier, der ligger udenfor andet skib, men arbejder med land, 10 centavos pr. 10 tons og fartøier, som gjør sine operationer ude paa havnen, 5 centavos pr. 10 tons. Tidligere betaltes 10 centavos guld pr. 10 tons pr. dag overalt.

Losse- og lasteafgifterne

er blevet noget forhøiet for skibe paa over 1 000 tons register, idet disse for indgaaende hovedmanifest maa betale 50 pesos papir mod tidligere 25 pesos. Ligeledes er afgiften for lastning, for at aabne register, for at slutte register og for udgaaende hovedmanifest for disses vedkommende blevet forhøiet fra 25 pesos til 50 pesos papir. Fartøier, som er under 1 000 registertons, betaler det samme som før.

Handel.

Det forløbne aar har med hensyn til den udenrigske handel været det gunstigste, som hidtil er indtruffet i Argentinas historie. Den overordentlig rige kornhøst i forbindelse med de gunstige konjunkturer for flere af Argentinas vigtigste udførselsartikler som f. eks. uld drev exporten op i en hidtil aldrig naaet høide, og den forøgede kjøbeevne, som heraf blev følgen, bevirkede en tilsvarende betydelig opgang i importen. Ifølge de foreliggende statistiske opgaver havde Argentinas udførsel i aaret 1899 en værdi af 184 917 531 pesos guld, medens indførselen udgjorde 116 850 671 pesos guld. Dette giver det betydelige overskud i landets favør af noget over 68 millioner pesos guld.

For bedre at kunne vurdere dette heldige resultat af sidste aars økonomiske virksomhed, hidsettes følgende opgave over udviklingen af Argentinas udenrigshandel i de sidste 10 aar:

Aar.	Udførsel. \$ guld.	Indførsel. \$ guld.	Differance. \$ guld.
1889	122 815 000	164 570 000	÷ 41 755 000
1890	100 819 000	142 241 000	÷ 41 422 000
1891	103 219 000	67 028 000	+ 36 191 000
1892	113 370 000	91 480 000	+ 21 889 000
1893	94 090 000	96 224 000	÷ 2 134 000
1894	101 688 000	92 789 000	+ 8 899 000
1895	120 668 000	95 096 000	+ 25 572 000
1896	116 802 000	112 163 000	+ 4 639 000 .
1897	101 169 000	98 288 000	+ 2 881 000
1898	133 829 000	107 429 000	+ 26 400 000
1899	184 917 000	116 851 000	+ 68 066 000

Indførsel. Sammenligner man værdien af indførselen i de to sidste aar, \$ 116 850 671 guld i 1899 mod \$ 107 428 900 guld i 1898, viser der sig en stigning i 1899 af 9 421 771 pesos guld.

Inddelt i de forskjellige grupper, hvorunder importen staar opført i den officielle statistik, stiller sammenligningen sig saaledes:

	1898.	1899.	Differance.
	\$ guld.	\$ guld.	\$ guld.
I. a. Levende dyr . . .	610 032	543 999	÷ 66 033
b. Animalske produkter	1 565 686	1 539 443	÷ 26 243
II. Vegetabiliske produkter .	13 557 096	12 850 344	÷ 706 752
III. Drikkevarer	8 298 612	7 116 540	÷ 1 182 072
IV. Raastoffe og produkter af textilindustrien . .	33 946 484	39 545 651	+ 5 599 167
V. Oljer	3 206 021	3 873 376	+ 667 355
VI. Kemiske produkter . .	3 101 784	3 343 159	+ 241 375
VII. Farvevarer	816 994	806 891	÷ 10 103
VIII. Træ og trævarer . .	6 346 421	7 466 818	+ 1 120 397
IX. Papir og papirvarer .	3 016 689	3 046 257	+ 29 568
X. Læder og lædervarer .	960 031	1 129 807	+ 169 776
XI. Jern og jernvarer . .	17 785 792	18 077 451	+ 291 659
XII. Andre metaller . . .	3 504 811	3 453 576	÷ 51 235
XIII. Sten, glas og lervarer .	8 599 408	10 480 150	+ 1 880 742
XIV. Forskjellige varer . .	2 113 039	3 577 209	+ 1 464 170
Tils.	107 428 900	116 850 671	+ 9 421 771

Stigningen falder, som det vil sees, hovedsagelig paa tekstilvarer. Blandt disse er importen af silkevarer øget med \$ 378 718 guld, uldvarer med \$ 1 556 029 guld, bomuldsvarer med \$ 1 032 700 guld og sækkestrie med \$ 2 298 367 guld.

I gruppen træ og trævarer viser importen af spruce og pitchpine en betydelig forøgelse fra det foregaaende aar, nemlig henholdsvis 30 458 m³ og 51 030 m³, medens indførselen af whitepine er gaaet tilbage med 819 m³.

Importen af raamaterialer for papirfabrikationen stiller sig sammenlignet med det foregaaende aar saaledes:

Raamaterial.	1898.	1899.	Differance.
Potetemesel	35 812 kg.	22 637 kg.	÷ 13 175 kg.
Papirmasse	8 380 tons	5 905 tons	÷ 2 475 tons
Aluminatsulfat	466 200 kg.	6 117 kg.	÷ 460 083 kg.

Af karton importeredes 3 212 tons eller 1 181 tons mere end i 1898, af skrivpapir 1 064 tons, avisapir 3 391 tons, trykpapir for bøger og verker 2 477 tons.

Indførselen af klipfisk og stokfisk viser en ubetydelig formindskelse fra det foregaaende aar, nemlig 1 840 tons i 1899 mod 1 920 tons i 1898. Af andre fiskevarer importeredes der 26 887 kg. ansjovis, 4 771 kg. røgesild, 408 130 kg. konserveret fisk og 261 188 kg. saltet sild og fisk.

Af nedenstaaende oversigt vil sees, i hvilken udstrækning de forskjellige lande har deltaget i Argentinas importhandel i de to sidste aar:

Lande.	1898.	1899.
	\$ guld.	\$ guld.
England	39 012 600	43 671 421
Italien	13 695 221	13 780 072
Tyskland	12 571 116	12 279 937
Forenede stater	11 129 065	15 468 846
Frankrige	10 596 725	10 979 690
Belgien	9 449 981	9 410 479
Brasilien	5 012 115	4 806 116
Spanien	3 315 470	3 197 882
Paraguay	1 757 439	1 371 649
Uruguay	470 901	506 967
Holland	109 881	143 056
Chile	82 772	142 309
Portugal	74 984	98 003
Bolivia	57 208	78 385
Vestindiske øer	27 643	44 098
Andre lande	70 759	173 761
	\$ 107 428 900	\$ 116 850 671

Den mest bemærkningsværdige foreteelse i denne oversigt er det betydelige opsving, importen fra de forenede stater har taget. Med en forøgelse af ikke mindre end 38.9 pct. er denne fra den 4de rykket op til den 2den plads i Argentinas importhandel. Fremgangen skyldes for en meget væsentlig del den ved de sidste aars rige kornhøst forårsagede øgede efterspørgsel efter landbrugsmaskiner, hvilke omtrent udelukkende kommer fra de forenede stater. Importen heraf i det forløbne aar havde en værdi af \$ 2 227 332 guld mod \$ 1 072 128 guld i 1898 eller mere end dobbelt saa stor.

Fra de forenede riger foregaar ingen direkte import, naar undtages, at der i løbet af det sidste aar er ankommet nogle enkelte ladninger træmasse direkte.

Produkter af norsk oprindelse, som finder afsætning herude, er klipfisk, tørfisk, træmasse, tran, sardiner, fiskekonserver og fyrstikker, medens der af svenske artikler kommer træmasse, kassebord, meierimaskiner, hestesko og fyrstikker. Af disse importerés dog tran, sardiner, fiskekonserver og fyrstikker kun i begrænsede kvantiteter.

Udførsel. Argentinas exporthandel viser en ganske betydelig fremgang sammenlignet med det foregaaende aar.

Værdien af exporten udgjorde i 1899 \$ 184 917 531 guld mod \$ 133 829 458 guld i 1898, hvilket giver en stigning af \$ 51 088 073 guld. Hvorledes forøgelsen stiller sig for de forskellige gruppers vedkommende, under hvilke udførselen opføres, fremgaar af nedenstaaende tabel:

Grupper.	1898.	1899.	Differance.
	\$ guld.	\$ guld.	\$ guld.
I. Kvægavl og fædrift	87 381 625	115 546 906	+ 28 165 281
II. Agerbrug	42 692 922	65 155 995	+ 22 463 073
III. Skogdrift	2 283 061	2 208 916	- 74 145
IV. Minedrift	205 559	238 562	+ 33 003
V. Jagt	449 549	795 893	+ 346 344
VI. Forskjelligt	816 742	971 259	+ 154 117
Tils.	133 829 458	184 917 531	+ 51 088 073

Hvilken betydningsfuld rolle agerbrug og kvægavl spiller i Argentinas økonomi, vil sees deraf, at disse grupper optager ikke mindre end 977 pro mille af den samlede udførsel. Der ligger imidlertid en ikke ringe fare i en saadan ensidig udvikling af produktionen, idet en enkelt næringsgren, hvis den slaar feil, vil kunne bringe forstyrrelse ind i alle forhold. Dette saa man et eksempel paa for et par aar siden, da to paa hinanden følgende aars mislykkede hvedehøst foraarsagede en økonomisk krise, som landet endnu ikke rigtig er kommen sig efter.

En af de vigtigste udførselsprodukter under 1ste gruppe er levende dyr, hvoraf udførselen har været adskillig mindre i 1899 end i det foregaaende aar. Der exporteredes i det hele levende dyr til en værdi af \$ 9 027 996 guld, hvilket er \$ 1 105 872 guld mindre end i 1898. Af de forskellige dyresorter udførtes der:

Dyr.	Antal.	Værdi.
Okser	312 150	\$ guld 6 824 010
Faar	543 458	" — 1 631 041
Heste	7 259	" — 188 605
Æsler	6 234	" — 124 680
Muldyr	7 740	" — 232 200
Svin	1 830	" — 27 450
Gjeder	4	" — 10

Af andre artikler under 1ste gruppe kan nævnes:

	Kvantitet.	Værdi.
		\$ guld.
Uld	tons 237 111	71 283 619

		Kvantitet.	Værdi. \$ guld.
Huder: Gjedeskind . . .	tons	1 211	1 211 087
Kidskind . . .	"	542	541 632
Faareskind . . .	"	41 697	9 308 535
Saltede oksehuder . . .	"	28 528	5 334 832
Tørrede do. . .	"	23 956	8 001 132
Saltede hestehuder . . .	stk.	134 774	459 824
Tørrede do. . .	"	139 657	233 484
Talg	tons	24 150	2 205 593
Frosne faar	"	56 627	2 265 069
Frosset oksekjød	"	9 079	363 141
Tørret kjød (tasajo) . . .	"	19 164	2 038 413
Konserveret kjød	"	1 816	181 600
Koncentreret kjødsuppe . .	kg.	97 807	29 342
Kjødeksrakt	"	382 752	765 504
Ben	tons	20 990	286 720
Benaske	"	3 867	42 149
Oksehorn	"	1 700	85 022
Smør	"	1 179	294 874

Under 2den gruppe kommer:

Hvede	tons	1 713 429	38 078 343
Mais	"	1 116 276	13 042 983
Linfrø	"	217 713	7 402 488
Hø	"	105 598	1 158 825
Sukker	"	26 701	2 136 109
Mel	"	59 464	1 938 281
Klid	"	78 890	922 916
Oljekager	"	7 228	108 421

Den vigtigste udførselsartikel under 3dje gruppe er *quebracho*, hvoraf der exporteredes alt i alt i form af stokke, pulveriseret og som ekstrakt 162 598 tons mod 220 000 tons i 1898.

Udførselen af *quebracho* i stokke aftager, medens exporten af *quebracho*-ekstrakt tiltager, hvilket har sin grund i, at man finder det hensigtsmæssigere at fabrikere den tanin, som fremstilles af *quebrachotræet*, og som benyttes i garveindustrien, her i landet fremfor at sende *quebrachoen* i form af stokke til Europa for der at underkastes fabrikmæssig behandling.

Andre træsorter, som er gjenstand for export, er cedertræ, hvoraf udførtes 1 083 m³ samt *mandubay* 430 000 stokke. Af trækul exporteredes 97 520 hektoliter.

De under 4de og 5te gruppe udførte produkter har kun ringe betydning.

Fordelt paa de forskellige lande stiller exporten i de to sidste aar sig saaledes:

Lande.	1898. \$ guld.	1899. \$ guld.
Frankrige	29 981 056	41 446 747
Tyskland	20 286 338	29 433 663
Storbritannien	19 205 928	21 721 591
Belgien	13 949 751	24 478 870
Forenede stater	5 874 295	7 667 523
Italien	5 256 054	4 926 612
Chile	1 354 494	659 925
Bolivia	408 813	332 129
Spanien	387 998	1 765 391
Uruguay	3 683 275	3 481 348
Holland	331 232	1 481 526
Vestindiske øer	162 397	265 939
Paraguay	144 108	177 974
Portugal	11 597	72 184
Brasilien	7 916 301	7 041 668
Forskjellige lande	7 846 673	} 28 543 375
Til ordre	17 038 148	
Tils.	133 829 458	184 916 531

Hvilken stor rolle exporten af uld og de høie priser, som har været raadende for denne, spiller ved denne fordeling, fremgaar af den betydelige stigning af udførselen til Frankrige, Belgien og Tyskland, der er de lande, hvor den argentinske uld har sine bedste afsætningssteder.

Kornexporten kommer her kun ufuldstændig i betragtning som følge af de mange skibninger til ordre. En meget væsentlig del af disse skibninger kan dog med sikkerhed tillægges exporten til Storbritannien.

Hvad angaar udførselen til de forenede riger, giver statistiken herom ingen oplysning. Med norske skibe er der afgaaet et par ladninger linfrø direkte til Sverige, ligesom enkelte af de ladninger hvede, som er afskibet til ordre, antagelig har været indkjøbt for svensk regning. Pr. transit over Hamburg bliver der sedvanligvis hvert aar afsendt en del huder, talg og uld til Sverige.

Stat sgjælden.

Ved lov af 8de august 1896 bemyndigedes regjeringen til at indlede underhandlinger med de forskjellige provinser udenlandske kreditorer om en ordning, ifølge hvilken staten paa visse betingelser skulde overtage samtlige provinseres særskilt kontraherede udenlandske gjæld. En saadan ordning har i det forløbne aar fundet sted for provinserne Córdoba, Santa Fé, Corrientes, Tucuman, San Luis, San Juan og Catamarca's vedkommende. Provinserne Buenos Aires og Entre-Rios har allerede tidligere arrangeret sig med sine kreditorer, saaledes at der nu kun gjenstaar Mendoza, som man imidlertid venter snart vil følge de øvrige provinseres eksempel.

De provinser, som har faaet istand en ordning med sine kreditorer, skyldte følgende beløb:

	\$ guld.
Buenos Aires	57 341 156.96
Córdoba	29 011 855.85
Entre-Ríos	23 944 132.00
Santa Fé	24 305 450.40
Corrientes	7 344 626.08
Tucuman	2 962 000.00
San Luis	1 100 174.40
San Juan	2 276 284.00
Catamarca	3 490 273.66
Tils.	151 775 953.35

Som fuld dækning for disse beløb har kreditorerne akcepteret statsobligationer, der skal forrentes med 4 pct. og amortiseres med $\frac{1}{2}$ pct., fordelt saaledes:

	\$ guld.
Buenos Aires	34 000 000.00
Córdoba	11 000 000.00
Entre Ríos	14 255 715.00
Santa Fé	15 300 109.82
Corrientes	3 376 750.00
Tucuman	3 332 250.00
San Luis	688 275.00
San Juan	1 656 000.00
Catamarca	2 390 400.00
Tils.	85 999 499.82

Forrentningen og amortisationen af disse summer skal efter bestemmelsen bæres af de forskjellige provinser; men da disse allesammen befinder sig i en større eller mindre grad af insolvens, er der ikke megen sandsynlighed for, at de vil kunne opfylde sine forpligtelser, hvorfor det antagelig tilslut bliver statskassen, som vil have at udrede de nødvendige beløb.

Foruden disse arrangementer med provinsernes kreditorer har regjeringen i de sidste aar i henhold til den ved lov af 14de januar 1896 givne bemyndigelse truffet en række overenskomster med de statsgaranterede jernbaner, gaaende ud paa, at disse mod. at erholde udbetalt en vis sum i statsobligationer indgaar paa at ophæve de kontrakter, i henhold til hvilke staten garanterer dem en bestemt minimumsprocent af de i anlæggene nedlagte kapitaler. En saadan overenskomst er i det sidst forløbne aar bleven istandbragt med Trasandino-jernbaneselskabet, der i den anledning fik udbetalt \$ 6 400 000 guld i 4 pct. rentebærende statsobligationer med $\frac{1}{2}$ pct. amortisering. Jernbaneselskabet forpligtede sig i den anledning til inden 4 aar at fuldføre linjen til

grænsen af Chile, hvorfor der er haab om i en ikke altfor fjern fremtid at se dette vigtige jernbaneanlæg fædigbygget.

Disse forskellige arrangementer i forbindelse med de forcerede anskaffelser af krigsmateriel, som fandt sted før grænsespørgsmaalet med Chile fandt sin løsning, har bragt Argentinas allerede i forveien altfor store statsgjæld op i en højde, der ikke kan andet end vække betænkeligheder.

I en af finansministeren nylig udarbejdet oversigt opgives statens forpligtelser at beløbe sig til:

	\$ papir.	\$ guld.
Udenlandsk gjæld		300 203 982
Indenlandsk do.	98 751 300	6 375 000
Forfalden og flydende gjæld	4 588 866	940 611
Kortsigtige laan	1 823 938	14 214 088
Krigsmateriel		4 666 000
Indløsning af obligationer i Buenos Aires havneanlæg		4 032 000
Løbende konti	2 600 000	
Tils.	107 764 104	330 431 731

Finansministeren ledsager denne oversigt med følgende bemærkninger, der giver en træffende karakteristik af den finansielle stilling:

„Forrentningen og amortiseringen af den samlede offentlige gjæld, saavel den udenlandske som indenlandske, beløb sig i 1891 til \$ 17 208 331 guld, og \$ 10 831 218 papir med et budget paa \$ 22 353 972 guld og \$ 101 135 479 papir.

„I aaret 1900 repræsenterer forrentningen \$ 18 661 864 guld og \$ 11 695 218 papir med et budget paa \$ 20 819 978.61 guld og \$ 94 271 309.82 papir. Saadan er statsgjældens stilling. Som man ser, er den ikke meget tilfredsstillende, da der til forrentningen af samme medgaar betydelige summer af statsindtægterne. Dette viser, at vi er kommen i en meget delikat stilling, tiltrods for at det er lykkedes at fjerne ængstelserne for og farerne ved den forfaldne og flydende gjæld. Og denne stilling er saa meget mere delikat, naar man erindrer, at ifølge overenskomsten Rothschild—Romero skal amortiseringen af den udenlandske gjæld, der har været suspenderet siden 1893, fra aaret 1901 gjenoptages i sin helhed.

„I nævnte aar 1901 vil nationen have at anvende \$ 17 746 469.66 guld af sine indtægter til forrentning og \$ 4 240 147.72 guld til amortisering af den samlede udenlandske gjæld, eller i det hele \$ 21 986 617.38 guld. Lægges hertil \$ 338 750 guld samt \$ 11 695 218 papir, der efter en kurs af 44 centavos udgjør guld \$ 5 145 895.92, hvilke beløb medgaar til forrentningen af den indenlandske gjæld, saa faar man en totalsum af \$ 27 471 263.30 guld, anvendt udelukkende til forrentning og amortisering af den udenlandske og indenlandske statsgjæld. Forudsat at det ordinære og ekstraordinære

„budget for 1901 bliver det samme som for 1900, nemlig \$ 20 819 978 guld og \$ 94 271 309.82 papir, hvilke sidste efter en kurs af 44 centavos udgjør \$ 41 479 375.32 guld eller ialt \$ 62 299 353 guld, saa vil der til forrentning og amortisering af statsgelden medgaa 44 pct. af statsindtægterne.

„Hver enkelt af de 4 500 000 indbyggere, hvortil jeg beregner republikens folkemængde, vil saaledes i aaret 1901 have at bidrage 6 pesos guld udelukkende til forrentning og amortisering af udenlandsk og indenlandsk gjæld foruden alle de andre afgifter til underholdning af de nationale, provinciale og municipale administrationer. Jeg giver afkald paa at undersøge, hvorledes denne byrde stiller sig i sammenligning med, hvad andre nationer i den retning maa bære, da dette er et af de vanskeligste problemer i den internationale finansstatistik, hvortil det meget sjelden lykkes at samle nøiagtige eller endog blot tilnærmelsesvis nøiagtige opgaver til sammenligning; men jeg erklærer, at stillingen er, om end ikke meget alvorlig, saa dog delikat.

„Vi løber den risiko, at en daarlig høst eller en økonomisk krise vil bringe os i en vanskelig stilling. Jeg haaber oprigtig, at saa ikke vil ske, men denne omstændighed paalægger os at udvise stor forsigtighed med hensyn til, hvorledes vi gaar frem. Den strengeste sparsommelighed i udgifterne og den største orden i oppebørselen af indtægterne er fra nu af nødvendig. Vi maa indskrænke os og leve beskedent, indtil landet gjenvinder nye kræfter.

„Vi bør ikke for tiden gaa igang med flere offentlige arbejder; vi bør sløife de udgifter, som ikke er absolut paakrævet i administrationsøiemed; vi bør ikke bevilge udgifter, for hvilke der ikke paa budgettet er opført de tilsvarende indtægter. Endelig bør vi gjøre alt muligt for at frembringe et overskud og danne et reservefond for at kunne gjøre front mod en hvilken som helst vanskelighed, som muligens maatte indtræffe i fremtiden.“

B u d g e t t e t.

Budgettet for 1900 er af kongressen vedtaget saaledes:

	\$ papir.	\$ guld.
Udgifter	94 271 310	23 819 979
Indtægter	62 962 000	36 632 346

Deficit 31 309 310 overskud 12 812 367

Omgjøres guldsaldoen til papir efter den i myntloven fastsatte minimumskurs, opstaar der paa guldkontoen et indtægtsoverskud af \$.29 118 866 papir, hvilket sammenholdt med den angivne deficit paa papirkontoen giver et absolut underskud af \$ 2 190 643 papir. Efter budgetlovens ordlyd skulde der vistnok ikke existere noget saadant underskud, idet denne indeholder en bestemmelse om, at de ekstraordinære udgifter kun skal komme i betragtning, forsaavidt der viser sig at være midler tilovers, efterat de ordinære udgifter er dækket. Da der ekstraordinært er bevilget \$ 6 126 500 papir og \$ 1 700 000 guld, eller med en rund sum 10 mill. pesos papir, skulde budgettet saaledes komme til at balancere ved, at de ekstraordinære udgifter reduceredes til ca. 8 millioner papir. Finansministeren ser imid-

lertid ikke saa optimistisk paa forholdene. I en til præsidenten rettet skrivelse paaviser han nemlig, at en del af de i budgettet opførte indtægtsposter maa ansees som rent nominelle, ligesom flere udgifter, som med nødvendighed vil melde sig, er ladt ude af betragtning. Han ansætter derfor den virkelige deficit til et meget høiere beløb, nemlig ca. 1.2 millioner pesos papir. Denne betragtningsmaade har de øvrige regjeringsmedlemmer sluttet sig til, og regjeringen har som følge heraf vedtaget en række besparelser, som antages at ville bringe balance i budgettet. Hvorvidt denne beregning vil holde stik, vil tiden vise; men tidligere aars erfaringer i samme retning berettiger dog ikke til store forhaabninger om, at saa vil blive tilfældet.

T o l d t a r i f e n.

Den af kongressen for aaret 1900 vedtagne toldtarif har ikke undergaaet nogen modifikationer af betydning.

Den vigtigste ændring, som har fundet sted, er nedsættelsen af tillægstolden fra 10 pct. til 5 pct. af værdien at regne fra 1ste januar 1900.

Under værditoldsatserne er der indskudt en sats paa 35 pct. for uldvarer i almindelighed samt for smykkесkrin.

Antagelig for i nogen grad at opveie nedsættelsen af tillægstolden, er 4 pct. og $2\frac{1}{2}$ pct. satserne strøget og vedkommende artikler opført under 5 pct. satsen.

Heller ikke de specielle toldsatser bleven underkastet nogen særlige forandringer.

Tolden paa sækkestrie, som tidligere var 4 pct. af værdien, er ansat til 1 centavo guld pr. kg. For færdige sække er tolden nedsat til $1\frac{1}{2}$ centavo guld pr. kg. Regjeringen er desuden for disse artiklers vedkommende bemyndiget til at tilstaa fri indførsel. Melexportører erholder tolden paa sækkene godtgjort.

De høie toldsatser, som Chile nylig har fastsat for levende kvæg, har ledet til, at Argentina som repressalie har lagt told paa kvæg, som føres her til landet for overvintring.

P e n g e v æ s e n.

Den af kongressen under 4de november f. a. vedtagne lov til regulering af kursen paa papirpengene har endnu virket for kort tid til, at man med sikkerhed kan udtale sig om dens resultater. Kursen har dog hidtil vist en tidligere aldrig seet stabilitet og fasthed, hvilket har havt til følge, at børspekulationen har faaet et slemt stød, og dette maa ubetinget siges at være et gode for forretningslivet som helhed betragtet. Det synes derfor, som selv lovens modstandere i nogen mon har modificeret sine anskuelser angaaende dens nytte.

Omendskjønt det maa ansees som mere end tvilsomt, hvorvidt en indgriben fra statsmyndighedernes side paa det økonomiske omraade under almindelige omstændigheder er enten hensigtsmæssig eller berettiget, saa er det dog et spørgsmaal, om ikke en saadan i dette specielle tilfælde var paa sin plads. Der er nemlig ingen tvil om, at den voldsomme og pludselige forøgelse af papirpengenes værdi, som blev følgen af ordningen af grænsespørgsmaalet med Chile samt af den ved udførselsværdiens stigning foraarsagede øgede guldtilførsel, indebærer en alvorlig fare for Argentinas saavel jordbrug som industri. Denne fare afværger imidlertid loven af 4de november derved, at den fastsætter en bestemt maximumsværdi paa papirpengene, over hvilken disse ikke kan komme.

Spørgsmaalet er nu kun, om statsmyndighederne vil tage konsekvenserne af det skridt, som er gjort, og efterhaanden som landets økonomiske stilling bedres, sætte kursen paa papirpengene op, indtil denne bliver pari. Endskjønt dette var forudsætningen ved lovens vedtagelse, ligger heri dog ingen garanti for, at saa vil ske — ialfald ikke i nogen nær fremtid —, da vægtige indflydelser utvilsomt vil blive bragt i anvendelse for at faa den nuværende tingenes tilstand opretholdt saa længe som muligt.

Af nedenstaaende oversigt vil sees papirpengenes fluktuationer i de forskellige maaneder af aaret:

Maaned.	\$ papir pr. 100 \$ guld.		Maaned.	\$ papir pr. 100 \$ guld.	
	Høiest.	Lavest.		Høiest.	Lavest.
Januar	217.00	204.00	Juli	210.20	215.20
Februar	223.00	215.90	August	235.00	214.00
Marts	222.50	216.00	September	237.80	232.30
April	234.70	221.90	Oktober	243.40	235.60
Mai	235.00	216.00	November	238.30	233.20
Juni	222.40	213.90	December	232.90	227.70

V e k s e l k u r s e n

paa England, Frankrige og Tyskland a 90 dages sigt varierede i de forskellige maaneder af aaret som følger:

Maaned.	England. Pence pr. \$ guld.		Frankrige. Frcs. pr. \$ guld.		Tyskland. Mark pr. \$ guld.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
Januar	48 ⁵ / ₈	48 ⁷ / ₁₈	5.125	5.095	4.17	4.145
Februar	48 ⁵ / ₈	48 ³ / ₈	5.11	5.09	4.16	4.145
Marts	48 ⁵ / ₈	48 ⁷ / ₁₆	5.11	5.09	4.155	4.14
April	48 ¹ / ₂	48 ³ / ₁₆	5.10	5.06	4.15	4.11
Mai	48 ³ / ₁₆	47 ¹⁵ / ₁₆	5.07	5.035	4.125	4.085
Juni	48 ³ / ₁₆	48 ¹ / ₁₆	5.065	5.03	4.12	4.11
Juli	48 ⁷ / ₁₆	48 ³ / ₁₆	5.085	5.065	4.15	4.12

	England.		Frankrige.		Tyskland.	
	Pence pr. \$ guld.		Frcs. pr. \$ guld.		Mark pr. \$ guld.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
August	48 ⁹ / ₁₆	48 ⁷ / ₁₆	5.10	5.085	4.16	4.145
September	48 ¹¹ / ₁₆	48 ¹ / ₂	5.15	5.09	4.17	4.15
Oktober	48 ³ / ₄	48 ⁵ / ₈	5.13	5.11	4.18	4.165
November	49 ¹ / ₄	48 ¹¹ / ₁₆	5.18	5.12	4.22	4.17
December	49 ⁷ / ₁₆	49 ¹ / ₄	5.205	5.175	4.24	4.215

Indvandring.

Udviklingen af Argentinas oversjøiske ind- og udvandring i de sidste 10 aar fremgaar af følgende oversigt:

Aar.	Indvandring.	Udvandring.	Indv. saldo.
1890	77 815	62 355	+ 15 467
1891	28 266	72 380	÷ 44 124
1892	39 973	29 893	+ 10 080
1893	52 067	56 055	÷ 3 988
1894	54 720	20 586	+ 26 134
1895	61 226	20 398	+ 40 828
1896	102 673	20 415	+ 80 258
1897	72 978	31 192	+ 41 786
1898	67 130	30 802	+ 36 328
1899	84 442	38 397	+ 46 045

Blandt indvandrere henregnes alle mellemdækspassagerer. Som saadanne ankom desforuden i det forløbne aar 26 641 fra Montevideo.

Som reisende ankom fra oversjøiske havne 5 710 og fra Montevideo 28 906 personer, saaledes at det samlede antal ankomne personer i aaret 1899 beløber sig til 145 699.

Fordelt paa de forskjellige nationer stiller den oversjøiske indvandring sig i de tre sidste aar i det væsentlige som følger:

Nationalitet.	1897.	1898.	1899.
Italienerne	44 678	39 135	53 295
Spaniere	18 316	18 716	19 798
Franskmænd	2 835	2 449	2 473
Østerrigere	1 768	593	950
Tyrkere	1 144	1 505	3 196
Tyskere	987	779	732
Russere	617	1 459	1 686
Englændere	562	632	477
Schweizere	390	261	343

Af de oversjøiske indvandrere ankom i 1899 46 601 fra italienske havn 15 237 fra spanske, 9 626 fra franske, 2 122 fra tyske, 941 fra engelsk 332 fra belgiske og 203 fra portugisiske.

Heraf var 55 382 voksne mænd, 17 032 voksne kvinder, 6 853 gutter og 5 175 piger; 29 942 tilhørte den gifte stand, 53 260 den ugifte og 1 24 enkestanden.

Den oversjøiske persontransport besørgedes af 349 dampere; heraf var 101 franske, 93 tyske, 73 engelske, 69 italienske og 11 spanske.

I de forskellige immigranthoteller indlogeredes 36 150 personer. Disse skaffedes 30 950 ansættelse, hvoraf 1 736 i hovedstaden, medens de øvrige fordeltes paa de forskellige provinser og territorier paa følgende maade:

Provinser.	Antal.	Provinser.	Antal.
Buenos Aires	9 911	Rioja	4
Santa Fé	9 645	Catamarca	1
Córdoba	3 953	Misiones	50
Mendoza	1 695	Pampa Central	11
Entre Rios	1 575	Rio Negro	3
Tucuman	514	Santa Cruz	2
San Juan	269	Chaco	2
Salta	224	Neuquen	1
Corrientes	194	Formosa	1
Santiago del Estero	141	Idlandet	1
San Luis	129	Chubut	1
Jujuy	69		

Ifølge en nylig udført statistisk sammenstilling er der i aarene fra 1881 indtil 1899 ankommet følgende antal udlændinge til Argentina:

Nationalitet.	Antal.	Pro mille.	Nationalitet.	Antal.	Pro mille.
Italienere	1 519 000	490	Overført	2 930 800	94
Spaniere	613 000	198	Paraguayere	43 400	
Franskmænd	291 400	94	Østerrigere	40 300	
Uruguayere	151 900	49	Bolivianere	21 700	
Brasilianere	77 500	25	Belgiere	15 500	
Englændere	68 200	22	Hollændere	9 300	
Chilenere	65 100	21	Portugisere	6 200	
Tyskere	52 700	17	Svensker	6 200	
Russere	46 500	15	Andre nationer	26 800	
Schweizere	45 500	15			
Overføres	2 930 800	946	Tils.	3 100 200	1 00

Af disse udskilles som egentlige immigranter:

**

Nationalitet.	Mænd.	Kvinder.	Nationalitet.	Mænd.	Kvinder.
Italienerne	729 281	324 696	Østerrigere	21 397	6 734
Spaniere	227 262	74 920	Tyskere	19 317	6 246
Franskmænd	109 910	44 635	Schweizere	18 805	5 109
Englændere	25 747	6,754	Belgiere	14 418	4 259

Argentinas fremmedbefolkning blev ved den sidste i 1895 foretagne folketælling ansat til 1 004 527 personer og ansloges for 1899 til 1 199 808 personer.

Budgetternes spændte stilling i de senere aar har bevirket, at regjeringen ikke saaledes som tidligere har kunnet foretage noget for at lede den europæiske udvandrerstrøm her til landet. Dette i forbindelse med de herskende usikre politiske og økonomiske tilstande har været hovedaarsagen til de forholdsvis tarvelige resultater, indvandringen i den sidste tid har havt at opvise.

Paa norske og svenske udvandrere har Argentina hidtil kun øvet ringe tiltrækning, hvortil aarsagen vistnok hovedsagelig maa søges i det daarlige ry, Argentina er kommen i paa grund af de mange politiske og økonomiske kriser, landet har gennemgaaet, men ogsaa for en stor del i ubekjendtskab med forholdene.

Den klasse indvandrere, som har de bedste udsigter til, at slaa sig igjennem herude, er jordarbeidere. Efterspørgselen efter arbejdshjælp i landbruget er under almindelige omstændigheder, d. v. s. saafremt der ikke er indtruffet misvekst, meget stor, og arbejdslønnen som følge deraf høj. Dygtige arbejdere vil under indhøstningen kunne gjøre regning paa at erholde op til 4 à 5 pesos papir (7 à 8 kroner) pr. dag med fri kost.

For jordbrugere, der ikke kan disponere over lidt kapital, falder det ikke saa særdeles let at komme ind i en selvstændig virksomhed her i Argentina; dog er der i de af regjeringen oprettede landbrugskolonier ogsaa for ubemidlede adgang til enten uden godtgørelse eller paa lempelige afbetalingsvilkkaar at blive eier af et stykke land. Saadanne kolonier har regjeringen i de senere aar især anlagt i de sydlige og sydvestlige territorier, Rio Negro, Neuquen og Chubut, i den hensigt at paaskynde bebyggelsen af disse indtil for ikke ret mange aar tilbage lidet paaagtede distrikter.

De klimatiske forholde i de sydlige og sydvestlige dele af landet skulde gjøre disse i særlig grad skikket for kolonisering af nordeuropæere. Erfaring viser ogsaa, at indvandrere fra det nordlige Europa fortrinvis søger sydover. I Tandil, der er beliggende i den sydlige del af provinsen Buenos Aires, har saaledes et temmelig betydeligt antal danske slaaet sig ned. Disse befatter sig hovedsagelig med jordbrug, som de efter sigende driver med særdeles tilfredsstillende udbytte. Længere sydpaa i Chubut har en del gallensere udført et storartet koloniseringsarbejde. Misfornøiede med forholdene i hjemlandet udvandrede disse i sin tid fra England og bosatte sig ved munden af floden Chubut paa en dengang øde og tør landstrækning, der kun var beboet af omstreifende indianerstammer. Ved flid og udholdenhed lykkedes det dem imidlertid at overvinde alle hindringer — for idetheletaget at kunne dyrke jorden har de saaledes maattet bringe i anvendelse et udstrakt system af kunstig

vanding — og de af disse gallensere og deres efterkommere langs floden Chubut anlagte kolonier hører nu til de mest blomstrende i Argentina.

Fra statsmyndighedernes side var de sydlige landsdele i lang tid kun gjenstand for ringe opmærksomhed, og det er først i de senere aar, og da særlig efterat grænsespørgsmaalet med Chile har faaet aktuel interesse, at der heri er skeet en forandring. Der gjøres imidlertid nu store anstrengelser for at indhente det forsømte, og en række foretagender er dels sat i gang og dels under planlæggelse, der visselig i høi grad vil bidrage til at fremhjælpe disse egne. Ved hjælp af den af sydbaneselskabet ifjor fuldførte forlængelse af sin bane til Neuquen har de sydvestlige territorier faaet et let og billigt afløb for sine produkter, hvilke tidligere maatte fragtes paa muldyr over til Chile, et baade kostbart og tungvindt transportmiddel. Anlægget af en telegraflinje langs kysten indtil Ushuaia paa sydsiden af Ildlandet paabegyndtes ifjor. Eierne af jernbanen i Chubut har erholdt koncession paa at forlænge denne fra Trelew, banens nuværende endepunkt, 50 kilometer længere vestover. Et andet selskab har paataget sig at anlægge en jernbane fra et punkt paa kysten tværs igjennem landet til den store indsø Nahuel Huapi. Banens længde bliver omtrent 1 000 kilometer. Selskabet anlægger jernbanen for egen regning mod at erholde koncessioner af land paa begge sider af linjen. Endelig er der under overveielse et projekt om at skaffe byerne sydpaa en bedre dampskibsforbindelse for derved at bringe disse ud af det afhængighedsforhold, som de staar i til den chilenske by Punta Arenas med hensyn til sin forsyning.

Sundhedstilstanden.

Henimod slutningen af aaret indtraf der forskjellige tilfælde af orientalsk pest i Asuncion, hvilke formodes at have sin oprindelse fra en fra Bombay ankommen risladning. Sygdommen forplantede sig siden til Rosario og Buenos Aires, men takket være autoriteternes energiske indskriden lykkedes det at forhindre dens videre udbredelse og senere at udrydde den ganske.

Af gul feber er der forekommet sporadiske tilfælde ombord i fartøier ankomne fra brasilianske havne. Som følge af de sikkerhedsforanstaltninger, som har været foretaget, har sygdommen imidlertid ikke faaet fodfæste iland.

Forresten har sundhedstilstanden været tilfredsstillende.

London.

Den norske skibsfart i aaret 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	297	114 093	299	173 080	596	287 173	5	1 375	65	30 880	70	32 255
Seilskibe	280	120 532	269	190 898	549	311 430	66	32 037	32	16 675	98	48 712
Sum	577	234 625	568	363 978	1145	598 603	71	33 412	97	47 555	168	80 967
Konsulatsdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	654	267 153	1061	650 344	1715	917 497	968	419 377	1995	1298215	2963	1717592
Seilskibe	1263	397 583	642	385 586	1905	783 169	599	190 669	708	288826	1307	479495
Sum	1917	664 736	1703	1035930	3620	1700666	1567	610 046	2703	1587041	4270	2197087
Totalsum af ladede fartøier	2494	899 361	2271	1399908	4765	2299269	1638	643 458	2800	1634596	4438	2278054
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	1	232	10	4 183	11	4 415	75	31 500	465	230 253	540	261 753
Seilskibe	-	-	5	1 466	5	1 466	240	112 854	200	142 042	440	254 896
Sum	1	232	15	5 649	16	5 881	315	144 354	665	372 295	980	516 649
Konsulatsdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	234	126 879	1893	1102219	2127	1229098	81	18 930	828	450 810	909	469 740
Seilskibe	26	5 558	326	133569	352	139127	401	135 981	518	301 614	919	437 595
Sum	260	132 437	2219	1235788	2479	1368225	482	154 911	1346	752 424	1828	907 335
Totalsum af ballastede fartøier.	261	132 669	2234	1241437	2495	1374106	797	299 265	2011	1124719	2808	1423984

Bruttofragter for til generalkonsulatsdistriktet ankomne norske fartøier
£ 1 613 725.

Bruttofragter for fra generalkonsulatsdistriktet afgaaede norske fartøier
£ 1 068 155.

For ordre anløb generalkonsulatsdistriktet 309 norske fartøier paa 260 306 tons.

Af svenske fartøier ankom til generalkonsulatsdistriktet 3 196 dr. 2 085 078 tons, til hovedstationen 371 dr. 322 321 tons.

Erlagte konsulatafgifter ved hovedstationen af norske skibe £ 1 868. 9. 3; ved vicekonsulaterne £ 9 474. 9. 5; heraf tilfaldt konsulskassen £ 8 322. 6. 2 og vicekonsulerne £ 3 020. 12. 6. Af svenske skibe erlagdes ved hovedstationen £ 779. 10. 4, ved vicekonsulaterne £ 5 396. 7. 4; heraf tilfaldt konsulskassen £ 4 150. 18. 2½ og vicekonsulerne £ 2 024. 19. 5½.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager £ 151. 11. 0, i svenske sager £ 80. 5. 4, i andre sager £ 0. 9. 0. Ved vicekonsulsstationerne i norske sager £ 239. 18. 0, i svenske sager £ 79. 16. 10, i andre sager intet.

Nedenstaaende tal viser antallet og drægtigheden af de norske og svenske fartøier, som i 1899 udklareredes fra hovedstationen samt hver enkelt af distriktets vicekonsulsstationer, tilligemed beløbet af de ved hver station oppebaarne konsulatafgifter.

Udklarerede fartøier.

	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
London	1 148	597 616	359	310 864	507	908 480
Amble	96	29 416	46	21 164	142	50 580
Barrow	25	19 188	6	5 157	31	24 345
Belfast	33	24 599	2	1 568	35	26 167
Berwick	8	2 623	4	887	12	3 510
Blyth	580	303 594	229	170 072	809	473 666
Boston	77	23 205	14	4 642	91	27 847
Bridgwater	21	5 892	9	2 228	30	8 120
Bristol	113	69 402	18	19 304	131	88 706
Cardiff og Barry	571	382 515	125	119 597	696	502 112
Cork	20	11 502	4	2 575	24	14 077
Cowes	7	1 867	3	692	10	2 559
Dartmouth	1	333	2	534	3	867
Douglas	10	2 213	"	"	10	2 213
Dover	19	8 198	8	4 477	27	12 675
Dublin	47	29 196	2	973	49	30 169
Gundalk	"	"	"	"	"	"
Exeter	4	541	"	"	4	541
Falmouth	6	2 117	"	"	6	2 117
Fleetwood	45	27 483	1	903	46	28 386
Fowey	21	10 240	24	6 585	45	16 825
Gloucester	23	14 862	12	10 691	35	25 553
Goole	122	41 062	14	5 128	136	46 190
Grimsby	405	196 681	280	199 700	685	396 381
Hartlepool	193	96 630	317	130 095	510	226 725
Harwich	13	5 392	3	1 350	16	6 742
Hayle	2	444	"	"	2	444
Hull	497	215 706	429	280 466	926	496 172
Ipswich	14	3 849	7	1 946	21	5 795
Jersey	6	1 451	4	944	10	2 395
Kings Lynn	72	33 748	11	5 742	83	39 490
Limerick	8	7 266	"	"	8	7 266
Littlehampton	13	3 051	5	922	18	3 973
Liverpool	301	184 174	45	41 913	346	226 087

Udklarerede fartøier.

	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Llanelly	32	9 667	8	2 064	40	11 731
Londonderry	16	9 368	3	1 336	19	10 704
Lowestoft	47	11 851	7	1 884	54	13 735
Manchester	105	52 333	16	9 871	121	62 204
Middlesborough	302	160 153	138	89 922	440	250 075
Milford	4	1 137	"	"	4	1 137
Newcastle og Shields	1 142	617 753	425	279 986	1 567	897 739
Newhaven	30	10 484	6	1 529	36	12 013
Newport	173	103 881	26	25 266	199	129 147
Newry	2	1 971	1	357	3	2 328
Padstow	1	174	"	"	1	174
Penzance	13	4 941	1	677	14	5 618
Plymouth	82	36 801	13	6 668	95	43 469
Poole	20	5 155	13	2 771	33	7 926
Portsmouth	28	9 017	8	2 744	36	11 761
Ramsgate	33	7 042	10	2 120	43	9 162
Rochester	51	16 437	19	6 793	70	23 230
Rye	"	"	1	151	1	151
Scarborough	15	2 762	7	1 261	22	4 023
Seaham	21	4 339	6	1 198	27	5 537
Shoreham	53	13 485	10	2 868	63	16 353
Southampton	46	19 981	17	8 586	63	28 567
Sunderland	202	114 554	330	220 673	532	335 227
Swansea	176	91 365	52	40 031	228	131 396
Teignmouth	17	4 399	5	1 634	22	6 033
Weymouth	8	2 349	4	952	12	3 301
Wisbech	23	11 230	8	3 949	31	15 179
Yarmouth	83	23 351	54	17 856	137	41 207

Konsulatafgifter af

	Norske.			Svenske.			Tilsammen.		
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
London	1 868.	9.	3	779.	10.	4	2 647.	19.	7
Amble	95.	10.	5	64.	4.	5	159.	14.	10
Barrow	67.	1.	8	18.	"	7	85.	2.	3
Belfast	86.	"	4	5.	9.	7	91.	9.	11
Berwick	7.	12.	9	3.	2.	"	10.	14.	9
Blyth	981.	6.	7	530.	8.	4	1 511.	14.	11
Boston	81.	2.	9	16.	4.	9	97.	7.	6
Bridgwater	17.	5.	3	7.	15.	9	25.	1.	"
Bristol	241.	19.	1	60.	6.	10	302.	5.	11
Cardiff og Barry	1 253.	10.	1	414.	10.	"	1 668.	"	1
Cork	38.	8.	11	9.	"	1	47.	9.	"
Cowes	6.	10.	7	2.	8.	5	8.	19.	"
Dartmouth	1.	3.	3	1.	17.	4	3.	"	7
Douglas	7.	14.	10	"	"	"	7.	14.	10

Konsulatafgifter af

	Norske.			Svenske.			Tilsammen.		
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
Dover	28.	13.	2	15.	13.	"	44.	6.	2
Dublin	101.	14.	6	4.	8.	1	106.	2.	7
Dundalk	1.	5.	3	"	"	"	1.	5.	3
Exeter	1.	17.	11	"	"	"	1.	17.	11
Falmouth	7.	8.	"	"	"	"	7.	8.	"
Fleetwood	92.	14.	6	3.	3.	2	95.	17.	8
Fowey	33.	8.	7	23.	"	11	56.	9.	6
Gloucester	51.	19.	2	38.	9.	7	90.	8.	9
Goole	127.	15.	"	17.	18.	10	145.	13.	10
Grimsby	542.	18.	7	593.	15.	10	1 136.	14.	5
Hartlepool	301.	11.	5	421.	17.	9	723.	9.	2
Harwich	16.	19.	7	4.	14.	5	21.	14.	"
Hayle	1.	11.	1	"	"	"	1.	11.	1
Hull	686.	18.	7	841.	3.	8	1 528.	2.	3
Ipswich	13.	9.	1	6.	16.	1	20.	5.	2
Jersey	5.	1.	6	3.	6.	"	8.	7.	6
Kings Lynn	71.	9.	"	20.	1.	7	91.	10.	7
Limerick	25.	8.	2	"	"	"	25.	8.	2
Littlehampton	10.	13.	4	3.	9.	5	14.	2.	9
Liverpool	607.	3.	8	116.	17.	8	724.	1.	4
Llanelly	18.	16.	10	7.	4.	3	26.	1.	1
Londonderry	32.	15.	3	4.	13.	6	37.	8.	9
Lowestoft	41.	8.	10	6.	11.	9	48.	"	7
Manchester	119.	19.	2	22.	2.	4	142.	1.	6
Middlesborough	469.	"	10	269.	14.	9	738.	15.	7
Milford	3.	19.	6	"	"	"	3.	19.	6
Newcastle og Shields	1 572.	10.	8	815.	"	9	2 387.	11.	5
Newhaven	36.	13.	1	5.	6.	11	42.	"	"
Newport	353.	7.	4	88.	6.	7	441.	13.	11
Newry	6.	17.	10	1.	5.	"	8.	2.	10
Padstow	"	12.	2	"	"	"	"	12.	2
Penzance	17.	5.	5	2.	7.	4	19.	12.	9
Plymouth	106.	13.	1	18.	1.	4	124.	14.	5
Poole	18.	"	6	9.	13.	9	27.	14.	3
Portsmouth	31.	3.	11	9.	12.	"	40.	15.	11
Ramsgate	24.	12.	1	7.	8.	5	32.	"	6
Rochester	57.	9.	6	23.	15.	1	81.	4.	7
Rye	"	"	"	"	10.	8	"	10.	8
Scarborough	10.	13.	2	4.	8.	2	15.	1.	4
Seaham	15.	3.	6	4.	3.	9	19.	7.	3
Shoreham	44.	10.	7	10.	"	7	54.	11.	2
Southampton	69.	1.	5	30.	"	5	99.	1.	10
Sunderland	363.	7.	2	591.	16.	3	955.	3.	5
Swansea	302.	12.	1	131.	13.	11	434.	6.	"
Teignmouth	14.	5.	10	5.	14.	4	20.	"	2
Weymouth	8.	4.	3	3.	6.	7	11.	10.	10
Wisbech	39.	5.	7	13.	16.	3	53.	1.	10
Yarmouth	81.	13.	3	62.	8.	7	144.	1.	10

Opgave over det samlede beløb af de inden Londons generalkonsulat-distrikt under aaret 1899 oppebaarne afgifter:

Konsulatafgifter:

	Ved hovedstationen.		Ved vicekonsulstationerne.		Heraf tilfaldt konsulskassen.		Ialt tilfalder konsulskassen.	
	£	sh. d	£	sh. d	£	sh. d	£	sh. d
Af norske fartøier	1 868.	9. 3	9 474.	9. 5	6 453.	16. 11	8 322.	6. 2
Af svenske fartøier	779.	10. 4	5 396.	7. 4	3 371.	7. 10 $\frac{1}{2}$	4 150.	18. 2 $\frac{1}{2}$
Ialt	2 647.	19. 7	14 870.	16. 9	9 825.	4. 9 $\frac{1}{2}$	12 473.	4. 4 $\frac{1}{2}$
mod i 1898	2 650.	1. 7	12 394.	13. 0	8 094.	11. 5 $\frac{1}{2}$	10 744.	13. 1 $\frac{1}{2}$
1897	2 454.	8. 0	11 931.	2. 11	7 789.	11. 1	10 243.	19. 1

Expeditionsafgifter:

	Ved hovedstationen.		Ved de lønnede vicekonsulater.		Heraf tilfalder ialt konsulskassen.	
	£	sh. d	£	sh. d	£	sh. d
Norske expeditioner	.	.	151.	11. 0	239.	18. 0
Svenske do.	.	.	80.	5. 4	79.	16. 10
Fælles do.	.	.	"	9. "	"	"
Ialt	.	.	232.	5. 4	319.	14. 10
mod i 1898	.	.	239.	7. "	249.	18. 8
1897	.	.	205.	12. 2	248.	1. 4

Antallet af paa- og afmønstrede samt rømte sømænd udgjorde i aaret 1899.

	Pamønstrede.		Afmønstrede.		Rømte.	
	Med norske fartøier.	Med svenske fartøier.	Fra norske fartøier.	Fra svenske fartøier.	Fra norske fartøier.	Fra svenske fartøier.
I London	1 093	126	1 377	133	68	10
Ved vicekonsulatet						
i Cardiff	1 331	134	965	60	65	19
i Liverpool	1 053	52	869	27	66	11
i Newcastle	679	49	878	41	46	27
Ved distriktets øvrige vicekonsulater	1 458	324	2 107	230	181	75
Tilsammen	5 614	685	6 196	491	426	142
mod i 1898	4 912	731	6 247	1 575	392	175
1897	5 490	653	5 942	487	332	111

Antallet af syge, forliste og nødlidende sømænd, som er blevne hjemsendte gennem generalkonsulatet eller under samme lydende vicekonsulater, eller som har modtaget anden understøttelse, og for hvem regning er bleven indsendt til vedkommende myndighed, har udgjort:

Norske undersaatte		443
Svenske do.		109
Andre landes do.		10

562

Gjennem sømandsanvisninger er i 1899 sømænds opsparede hyre-tilgodehavende bleven hjemsendt til nedenstaaende antal og beløb:

	Til Norge.		Til Sverige.	
	Antal.	Beløb.	Antal.	Beløb.
Indbetalt ved:				
Generalkonsulatet	15	£ 209. 0. 0	20	£ 306. 0. 0
Vicekonsulatet i Cardiff	2	„ 25. 10. 0		
— i Hull	6	„ 71. 10. 0		
— i Newcastle	2	„ 27. 0. 0		
Tilsammen	25	£ 333. 0. 0	20	£ 306. 0. 0
mod i 1898		„ 218. 0. 0		„ 94. 10. 0
1897		„ 516. 12. 0		„ 25. 0. 0

Efterladenskaber efter hovedsagelig i britisk skibstjeneste afdøde norske og svenske sømænd er i 1899 modtagne af generalkonsulatet for at tilstilles vedkommende myndigheder til nedenstaaende beløb:

	Norske sømænd.		Svenske sømænd.	
	Antal.	Beløb.	Antal.	Beløb.
	141	£ 1 082. 15. 5	156	£ 1 321. 5. 9
mod i 1898	„	586. 13. 3	„	1 042. 9. 5
1897	„	639. 18. 2	„	568. 16. 1

Desuden effekter uden kontanter efter 9 norske og 9 svenske sømænd. Mulkter gennem afdrag i hyre i henhold til søfartslovens § 102 er i 1899 ilagt og indsendt til vedkommende myndigheder for

69 sømænd fra norske fartøier med	£ 77. 15. 2
4 — „ svenske — „	1. 12. 6

De fra generalkonsulatet i 1899 afsendte skrivelser — telegrammer og cirkulærer ikke medregnede — gik op til et antal af 5 988,

hvoraf til udenrigsdepartementet . .	106
— „ indredepartementet . . .	951
— „ kommerskollegium . . .	462
— vedrørende norske anliggender	2 331
— svenske og fælles —	2 138

De i aaret indløbne expeditioner beløb sig til 5 488, deri ikke indbefattet telegrammer.

Af generalkonsulatet er modtaget og besørget 29 230 breve — andre postforsendelser ikke medregnede — adresserede til besætninger paa norske og svenske fartøier samt andre paa gennemreise værende landsmænd.

Riga.

Aarsberetning for 1899 fra konsul C. Aug. Titz.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	15	5 586	55	36 502	70	42 088	18	4 379	81	49 111	99	53 490
Seilskibe	2	203	14	5 305	16	5 508	-	-	16	5 508	16	5 508
Sum	17	5 789	69	41 807	86	47 596	18	4 379	97	54 619	115	58 998
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	10	2 025	36	19 463	46	21 488	6	1 483	37	13 902	43	15 385
Seilskibe	4	291	5	2 734	9	3 025	1	143	11	2 360	12	2 503
Sum	14	2 316	41	22 197	55	24 513	7	1 626	48	16 262	55	17 888
Totalsum af ladede fartøier.	31	8 105	110	64 004	141	72 109	25	6 005	145	70 881	170	76 886
B. I ballast.												
Hovedstatio												
Dampskibe	-	-	37	16 070	37	16 070	1	812	8	4 427	9	5 239
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	37	16 070	37	16 070	1	812	8	4 427	9	5 239
Konsulatdistriktet forøvrigt.												
Dampskibe	-	-	20	7 551	20	7 551	-	-	23	13 653	23	13 653
Seilskibe	-	-	6	754	6	754	4	1 770	1	379	5	2 149
Sum	-	-	26	8 305	26	8 305	4	1 770	24	14 032	28	15 802
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	63	24 375	63	24 375	5	2 582	32	18 459	37	21 041

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 713 270.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 661 560.00.

For ordre, reparation m. m. anløb 4 norske fartøier dr. 1 016 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 397 dr. 135 335 tons, til hovedstationen 146 dr. 56 507 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 3 840.45, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 139.08; deraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 069.54. Af svenske fartøier ved hovedstationen kr. 3 543.51, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 304.49; deraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 152.24. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 10 605.74.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 174.25, i svenske sager kr. 101.50 eller tilsammen kr. 275.75, hvoraf tilfaldt konsulskassen kr. 220.60; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 42.50, i svenske sager kr. 30.75, i andre sager kr. 39.00 eller ialt kr. 112.25.

Med norske fartøier paamønstredes i aaret 25 og afmønstredes 23 mand; hvorhos 2 mand opgaves at have rømt.

Den norske skibsfart paa distriktet var i sammenligning med aaret 1898 med hensyn til antallet stillestaaende, men udviser en tilvekst i tonnage af 4 829 tons. Sammenlignet med gennemsnitstallet for de fem aar 1895—1899 viser det sidste aars norske skibsfart en tilvekst af 11 fartøier og mere end 10 000 tons.

Gennemsnitstonnagen af de til distriktet ankomne norske fartøier udgjorde i aaret 473 tons mod 449 tons i 1898.

Af norske fartøier ankom i 1899 til Riga 123 dr. 63 666 tons, til Libau 65 dr. 25 776 tons, til Pernaü 8 dr. 4 061 tons og til Windau 8 dr. 2 981 tons.

I 1899 udfærdigedes en sjømandsanvisning.

Konsulatets og de under samme hørende vicekonsulaters adresser og Kontortider er: Riga, 11 Bastei Boulevard, 10—4, Arensburg, 3 Kaufstrasse, 9—6, Libau, 2 Passage, 10—2, Pernaü, 28 Königstrasse, 10—1 og Windau, 25 Hafenstrasse, 10—1 og 4—6.

Til de havne inden distriktet, hvor svenske og norske konsulat tjenestemænd er ansatte, ankom i 1899 tilsammen 2 986 fartøier dr. 1 616 625 tons mod 3 083 fartøier dr. 1 606 763 tons i 1898 og 3 129 fartøier dr. 1 642 043 tons i 1897. Af de ankomne fartøier var 764 danske, 708 tyske, 505 engelske, 397 svenske, 381 russiske, 204 norske, 15 nederlandske, 4 belgiske, 2 østerrikske, 2 italienske, 2 spanske og 2 franske. De danske fartøier indtog den første plads i henseende til saavel antal som tonnage. De norske fartøjers andel i fragtfarten paa distriktet var i henseende til antallet 6.83 pct. og til tonnage 5.97 pct. mod resp. 6.61 pct. og 5.70 pct. i aaret 1898. De svenske fartøjers andel i fragtfarten udgjorde resp. 13.3 pct. og 8.37 pct. i aaret 1899 mod resp. 11.45 pct. og 7.40 pct. i aaret 1898.

Af samtlige til distriktet ankomne fartøier ankom til Riga 1 585 fartøier

dr. 1 020 473 tons, til Libau 1 136 fartøier dr. 469 886 tons, til Pernau 97 fartøier dr. 52 582 tons og til Windau 168 fartøier dr. 73 684 tons.

Fra Norge ankom i aaret 1899 til distriktet med ladning 31 norske fartøier dr. 8 104 tons mod 47 fartøier dr. 10 133 tons i 1898 samt 11 svenske fartøier dr. 4 961 tons. Til Norge afgik med ladning 25 norske fartøier dr. 6 005 tons mod 16 fartøier dr. 4 697 tons i aaret 1898 samt 30 svenske fartøier dr. 8 361 tons.

Af de til distriktet med ladning ankomne norske fartøier medbragte 46 stenkul og koks, 38 fiskevarer, 20 kridt, sten m. m., 10 farvetræ, 7 fosfat, 6 svovlkis, 3 staal og jern, 3 tomme fade, 2 harpiks, 2 stykgods, 1 kopra, 1 salt, 1 træmasse og 1 tjære. Af de fra distriktet afgaaede norske fartøier udførte 93 trævarer, 38 korn, 23 klid og oljekager, 6 stykgods, 5 eg, 3 lin og hamp samt 2 lere.

Af de med ladning fra fremmede lande ankomne norske fartøier ankom i 1899 fra Storbritannien 71, Danmark 11, Vestindien 8, Tyskland 5, Frankrige 2, Nordamerikas forenede stater 2, russisk havn ved Sortehavet 1, Nederlandene 1, Sydamerika 1 og Selskabsøerne 1. Til følgende fremmede lande afgik af norske fartøier til Storbritannien 63, Danmark 19, Tyskland 16, Belgien 14, Nederlandene 10 og Frankrige 5.

Fragter noteredes til følgende beløb: Bord og planker pr. standard: tyske østerøjhavne mk. 21 om vaaren, mk. 23 om sommeren og mk. 25 om høsten, tyske nordøjhavne resp. mk. 27, 30 og 33; Belgien resp. frcs. 28, 31 og 35, Nordfrankrige frcs. 32, 35 og 38; Englands østkyst sh. 20, 25 samt 28—30; Englands sydkyst sh. 25, 30 og 35; Englands vestkyst 25 sh., 30 sh. og 37 sh. 6 d, kulhavne i Bristolkanalen sh. 24, 28 og 35; Nederlandene h.fl. 12, 14 og 15—16. Bjelker pr. load: Englands østkyst 7 sh. 6 d, 8 sh. 6 d, 10 sh.; Englands sydkyst 8 sh., 9 sh. og 10 sh. 6 d; Englands vestkyst 10 sh., 11 sh. og 12 sh. 6 d; kulhavne i Bristolkanalen 10 sh. om vaaren og sommeren samt 12 sh. 6 d om høsten. Lægter pr. favn: Englands østkyst 32 sh. 6 d, 37 sh. 6 d og 45 sh.; Englands sydkyst sh. 35, 38—40, og 45, Englands vestkyst 37 sh. 6 d, 40 og 50 sh. kulhavne i Bristolkanalen sh. 35, 40 og 45. Aspevirke pr. kubikfod: Østsverige 16, 18 og 18—19 øre; Vestsverige 18, 20 og 22 øre; Norge 20, 22 og 23—24 øre; tyske østerøjhavne pf. 18, 20 og 23; tyske nordøjhavne pf. 22, 25 og 27. Rug pr. 2 000 kg.: Sveriges østkyst mk. 12, 14 og 16; Sveriges sydkyst mk. 14, 15—16 og 17—18; Sveriges vestkyst mk. 14, 16—17 og 18—20; Norge mk. 15, 17 og 20; Danmark mk. 14, 16 og 18—19. Havre pr. quarter à 320 lbs: Englands østkyst 10½ d, 1 sh., 1 sh. 3 d—1 sh. 4½ d, Englands vestkyst 1 sh. 3 d, 1 sh. 6 d og 1 sh. 9 d; Nordfrankrige 1 sh., 1 sh. 3 d og 1 sh. 6 d; Belgien 1 sh., 1 sh. 3 d og 1 sh. 6 d; Nederlandene 10½ d, 1 sh. 1½ d og 1 sh. 4½ d—1 sh. 6 d. Lin og hamp pr. ton: Sveriges østkyst mk. 15, 18 og 20; Sveriges vestkyst mk. 18, 20 og 25; Norge mk. 20, 22½ og 27—30; Englands østkyst sh. 15, 16 og 20; Englands vestkyst sh. 20 om vaaren og 25 om sommeren og høsten; Belgien og Nordfrankrige resp. frcs. 18, 20 og 25; Vestfrankrige frcs. 25, 30 og 35. Oljekager pr. 2 000 kg.: Sverige mk. 15, 17 og 18—19, tyske havne mk. 12, 14—15 og 18 pr. ton; Englands østkyst sh. 7, 8 og 9; Englands vestkyst sh. 9, 10 og 11; Belgien og Nordfrankrige frcs. 9—10, 11 og 12.

Som det af ovenstaaende zifre fremgaar, steg fragterne fra vaaren 1899, da de allerede var høiere end i slutningen af foregaaende aar, indtil høsten aar 1899 i gennemsnit med omkring 33 pct., og fragtfarten kan i almindelighed ansees for at have været lønnende. Antagelig kommer de gode tider for fragtfarten til i det mindste i den nærmeste fremtid endnu at vedvare. Den fra aar til aar hersteds voksende fabriksvirksomhed gjør behovet for stenkul og raastofte fra udlandet mere og mere trængende og turde saaledes komme til at lægge beslag paa en betydelig større tonnage. Vistnok kommer indenlandske fartøier til mere end før at deltage i konkurrencen paa fragtmarkedet, efterat der paa lovgivningens vei er truffet foranstaltninger til fremme af den russiske søfart, og efterat disse foranstaltninger allerede har begyndt for en del at virke. Jeg tillader mig i denne henseende blot at minde om ophævelsen af tolden paa fra udlandet indkjøbte fartøier samt om loven af 29de mai 1897, ifølge hvilken fart mellem russiske havne beliggende ved forskellige have betragtes som kystfart og udelukkende er forbeholdt indenlandske fartøier. Ved tidspunktet for fartøistoldens ophævelse fandtes i østersøhavnene, foruden Revals bjergningsselskab, blot et dampskibsselskab i Riga, som i flere aartier med fem fartøier havde underholdt regulær forbindelse mellem St. Petersburg og Riga saavel som mellemliggende havne, samt desuden i Riga et større firma med tre dampskibe i udenlandsk fart, hvorhos nogle mindre i Windau med flere havne hjemmehørende dampskibe underholdt kystfart. Men umiddelbart efter toldens ophævelse begyndte i 1898 dampskibsflaaden at øges. Samme aar indkøbtes 1 dampskib for Windau, 3 for Riga, hvoraf 1 paa 1 600 registertons, 1 for Reval og 1 for Kronstadt. I 1899 indkøbtes yderligere 1 dampskib for hver af byerne Windau, Riga og Pernau samt 2 for St. Petersburg. Af mere omfattende betydning var dog dannelsen af trestørre dampskibsaktieselskaber, nemlig: „Rossija“ i Libau samt „Russisk-baltiske“ og „Russisk-østasiatiske“ selskab i Riga. Førstnævnte aktieselskab med en aktiekapital af en million rubel skal hovedsagelig drive fragtfart paa Østersjøen og Nordsjøen og har allerede begyndt sin virksomhed med 1 fartøi dr. 800 tons. Det russisk-baltiske dampskibsaktieselskab i Riga's aktiekapital udgjør $1\frac{1}{2}$ million rubel, og selskabet agter, saavidt man kan slutte af indholdet af § 1 i selskabets statuter, at udstrække sine fartøiers reiser ogsaa til Østasien. Dette selskab har allerede 4 dampskibe, af hvilke 3 paa 3 000 registertons hver. Sluttelig har det russisk-østasiatiske dampskibsaktieselskab med en aktiekapital af 3 millioner rubel til hovedsageligste formaal at underholde reiser til Østasien og havde i 1899 sat to nybyggede dampskibe af betydelig størrelse i virksomhed.

Indførselen til distriktet af norsk og svensk sild i aaret 1899 udgjorde 68 065 tønner mod 114 490 tønner i aaret 1898. Deraf indførtes til Riga 40 103 tønner, Libau 26 333 tønner, Pernau 600 tønner og Windau 1 029 tønner. Indførselen af norsk sild til distriktet udgjorde 62 253 tønner mod 89 562 tønner i 1898. Deraf indførtes til Riga 39 683 tønner, Libau 20 941 tønner, til Pernau og Windau ovennævnte antal tønner. Af svensk sild indførtes 5 812 tønner, deraf til Riga 420 tønner og til Libau 5 392 tønner mod ialt 24 928 tønner i 1898. Den til Riga fra Norge indførte vragede sild udgjorde i 1899 $14\,923\frac{1}{2}$ tønner fedsild, $20\,399\frac{9}{16}$ tønner vaarsild og $1\,293\frac{1}{4}$ tønner slosild mod resp. 28 769, 12 616 og 14 304 tønner i 1898.

Af skotsk sild indførtes til Riga 34 545 tønder og til Libau 94 901 tønder eller tilsammen 129 446 tønder mod 186 827 tønder i 1898.

Nedenstaaende tabel udviser, fra hvilke steder den til Riga ankomne sild er blevet indført, og det resultat, denne efter vragningen har givet:

Norsk sild.	Før vragningen.	Efter vragningen.	II.	III.	IV.	Kas- seret.
Fra Bergen . . .	tdr. 19 894	18 411 ¹ / ₄	15 592 ³ / ₄	2 768 ¹ / ₂	50	—
„ Stettin . . .	„ 5 798 ¹ / ₂	5 185 ³ / ₄	4 776 ¹ / ₄	408 ¹ / ₂	1	—
„ Haugesund . .	„ 3 399	3 142 ¹ / ₂	3 080 ¹ / ₂	62	—	—
„ Kjøbenhavn . .	„ 3 082 ¹ / ₂	2 816	2 425 ¹ / ₂	387 ¹ / ₂	3	—
„ Göteborg . . .	„ 2 605	2 562	2 438	102	22	—
„ Stavanger . . .	„ 1 214 ⁵ / ₁₆	1 157 ⁵ / ₁₆	1 146	11 ⁵ / ₁₆	—	—
„ Stockholm . . .	„ 1 168 ¹ / ₂	1 066 ¹ / ₂	459	597 ¹ / ₂	10	—
„ Kristiansund . .	„ 1 050	945	915	30	—	—
„ Lübeck	„ 939 ¹ / ₂	852 ¹ / ₄	782 ¹ / ₄	70	—	—
„ Antwerpen . . .	„ 291	262	260	2	—	—
„ Hamburg	„ 123	105 ¹ / ₄	60 ¹ / ₄	42	3	2
„ Peterhead . . .	„ 100	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	—	—	—
„ Libau	„ 18	17	—	17	—	—
Summa	tdr. 39 683 ⁵ / ₁₆	36 616 ⁵ / ₁₆	32 029	4 498 ⁵ / ₁₆	89	2

Svensk sild.						
Fra Göteborg . . .	tdr.	280	278 ¹ / ₂	267 ¹ / ₂	11	—
„ Libau	„	100	100	89	11	—
„ Stettin	„	40	39 ³ / ₄	—	39 ³ / ₄	—
Summa	tdr.	420	418 ¹ / ₄	356 ¹ / ₂	61 ³ / ₄	—

Skotsk sild.						
Fra Leith	tdr.	14 971	14 787 ¹ / ₂	12 983 ¹ / ₂	1 797	7
„ Stettin	„	5 033 ¹ / ₂	4 910 ³ / ₄	3 822	1 066 ³ / ₄	22
„ Yarmouth . . .	„	4 157 ¹ / ₂	4 122 ³ / ₄	3 872 ³ / ₄	250	—
„ Grangemouth . .	„	2 976 ¹ / ₂	2 925	2 385 ¹ / ₂	538 ¹ / ₂	1
„ Stornoway . . .	„	1 972 ¹ / ₂	1 922 ¹ / ₂	1 765	157 ¹ / ₂	—
„ Baltasound . . .	„	1 650	1 619 ³ / ₄	1 365 ³ / ₄	254	—
„ Hamburg	„	955	936 ⁷ / ₈	746 ³ / ₈	172	18 ¹ / ₂
„ Peterhead . . .	„	920	910	850	60	—
„ Libau	„	656	654	599	54	1
„ Hull	„	613	606	561	45	—
„ Lübeck	„	585 ¹ / ₄	570 ¹ / ₄	459 ¹ / ₂	110 ³ / ₄	—
„ Kjøbenhavn . . .	„	49	49	47	2	—
„ St. Petersburg .	„	6	6	4 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	—
Summa	tdr.	34 545 ¹ / ₄	34 020 ³ / ₈	29 461 ⁷ / ₈	4 509	49 ¹ / ₂

Følgende priser, deri indbefattet told og øvrige omkostninger, noteredes i Riga paa nedenstaaende slags sild: vaarsild, stor, april—mai rub. $12\frac{1}{2}$ à $13\frac{1}{2}$, midt-dels april—mai rub. 13 à $13\frac{1}{2}$, smaa rub. $13\frac{1}{2}$ —14; i december fandtes ingen beholdninger, men værdien var omkring rub. 17 à 18; norsk slosild KKKK i april—mai rub. 14 à 15, i december 17 à 18, KKK rub. $15\frac{1}{2}$ à 16 og 17 à 18, KK rub. $16\frac{1}{2}$ à $17\frac{1}{2}$, K rub. 16 à 17; norsk fedsild KKKK december, gammel vare, rub. 19 à 20, KKK april—mai rub. $16\frac{1}{2}$ à 18, december gammel rub. 20 à 21, ny rub. 24 à 25, KK april—mai rub. 17 à 19, december, ny, rub. 23 à 24, K rub. 17 à 18, ny rub. 21 à 22; MK ny december rub. 18 à 21, M. ny december rub. 15 à 17; skotsk sild: matties decbr. rub. 21 à 23, full april—mai rub. 18 à 19, december rub. 24 à 26; Yarmouth sild: matties decbr. rub. $19\frac{1}{2}$ à 20; matfull rub. $20\frac{1}{2}$ à $21\frac{1}{2}$.

Ved 1899 aars slutning opgaves beholdningerne af sild i Riga til 11 569 tønnder, hvoraf 2 422 tønnder norsk og 9 147 tønnder skotsk sild, samt i Libau til 14 500 tønnder, hvoraf 500 tønnder norsk og 14 000 tønnder skotsk sild. Af svensk sild fandtes hverken i Riga eller i Libau nogen beholdning.

Den samlede indførsel af sild i aaret 1899, eller 197 511 tønnder, understeg foregaaende aars indførsel med 104 044 tønnder og gennemsnitsindførselen for de sidste fem aar 1895—1899 eller 246 226 tønnder med 48 715 tønnder. Indførselen af norsk sild var 27 309 tønnder mindre end i 1898 og 7 681 tønnder mindre end de fem aars gennemsnitsindførsel eller 69 934 tønnder. Indførselen af svensk sild understeg 1898 aars indførsel med 19 116 tønnder og gennemsnitstallet med 24 884 tønnder. 1899 aars indførselszifer for skotsk sild udviser imod aaret 1898 en formindskelse af 57 381 tønnder og imod gennemsnitstallet af 16 099 tønnder.

Af oven indtagne tabel angaaende de resultater, som er fremkommet ved vrugning af sild i Riga, fremgaar, at pakningen (fyldningen) i aaret 1899 har udgjort i gennemsnit for norsk sild 7.73 pct., for svensk sild 0.42 pct. og for skotsk sild 1.52 pct. mod resp. 9.08 pct., 2.05 pct. og 1.59 pct. i aaret 1898 samt resp. 9.92 pct., 0.94 pct. og 1.98 i aaret 1897.

Efterat opmærksomheden er bleven henledet paa, at ved adskillige russiske toldkamre brisling og saakaldt „skaaren sild“ er blevet toldbehandlet som andre slags saltet og røget fisk end saltet eller røget sild med rub. 1.20 pr. pud, har paa skeet forestilling det keiserlige russiske tolddepartement erklaret, at efter punkt 4 i toldtarifens artikel 37 skal toldbehandles fisk af enhver størrelse af sildeart (brisling og andre lignende varieteter af sild saavel som saakaldt „skaaren sild“), som indføres i saltlage og er beredt paa samme maade som saltet sild, samt erlægge en told af 27 kop. i guld pr. pud.

Efterat Libaus kommunalforvaltning paa forestilling af de forenede rigers vicekonsul dersteds havde tilladt, at ved vrugning af did indført norsk vaarsild og svensk sild varen skulde fritages for paapakning, naar den ved aabning af hver tiende tønde befindes at være saa godt pakket, at der ikke behøver at paapakkes mere end 2 pct., samt at tillige norsk fedsild skulde nyde samme fordel, saafremt ikke mere end 5 pct. behøver at paapakkes de aabnede tønnder, og da den fra de forenede riger indførte sild saaledes nu i Libau behandles lige med skotsk sild, der, hvad vrugning angaar, dersteds er særlig begunstiget, troede jeg, at tiden nu var inde til at træffe forføjninger til ogsaa i Riga at søge at udvirke lettelse i afsætningen af norsk og svensk sild

samt opmuntre de forenede rigers sildeexportører til i egen interesse at pakke sin vare i overensstemmelse med de her opstillede fordringer. I denne hensigt har jeg henvendt mig til Rigas „handelsamt“ med forespørgsel om, hvorvidt det ikke skulde være muligt, at hidankommende norsk og svensk sild ved vrugning i Riga for fremtiden kunde blive behandlet saaledes som i Libau, eller at tønderne som forud skulde paapakkes, blot naar i de aabnede tønder ved norsk fedsild mere end 5 pct. og ved anden norsk og svensk sild mere end 2 pct. manglede.

Rigas børskomite, hvis udtalelse i anledning af min forestilling af handelsamtet blev indhentet, har, efter hvad der fremgaar af børskomiteens seneste aarsberetning, i skrivelse af $\frac{7}{19}$ februar indeværende aar udtalt, at de skandinaviske sildeexportører i de senere aar mere og mere har begyndt at lægge vind paa at pakke sin vare saa, at den som oftest tilfredsstillende alle rimelige krav til fuldpakkede tønder, samt at disse afladere paa grund af de nu gjældende forskrifter angaaende aftapning af lagen og paapakning af silden var mindre gunstigt stillede end andre afladere, som expederede sin vare til Riga i løsere pakning. For i handelens interesse at raade bod paa dette misforhold samt byde norske og svenske afladere mulighed for ved omhyggelig fast pakning af silden før indlastningen at komme til at nyde godt af de fordele, paa hvilke de med rette turde kunne gøre krav ligeoverfor dem, som pakkede sin vare daarligere, samt da Libau allerede har indført lettelser i pakningsmetoden, har børskomiteen foreslaaet følgende tillæg til gjældende reglement for vrugningen:

„Svensk og norsk sild, som indføres i fast presset pakning, saaledes som fransk og skotsk sild, skal behandles efter de for fransk og skotsk sild gjældende forskrifter“, d. v. s. saaledes, at lagen ikke mere kommer til at aftappes.

Dette børskomiteens forslag kommer nu til at undergives den livlandske guvernørs prøvelse og antages at ville blive godkendt af ham. Ønskeligt bliver det, at de svenske og særlig de norske sildafladere alvorlig bestræber sig for at pakke sin vare, saa at alvorligere klagemaal over dens behandling ikke mere vil kunne opstaa.

II.

Almindelige forhold. Aaret 1899 var for Ruslands udenrigshandel ikke saa fordelagtigt som aarene før 1898, da handelen endnu befandt sig i uafbrudt udvikling. For første gang efter aaret 1894 viser der sig en nedgang i den russiske udenrigshandels værdiangivelser. Denne nedgang beroede paa den sterke aftagen i udførselen af korn, som igjen betingedes af de daarlige resultater, det russiske jordbrug i de tre sidste aar har givet. Efter 1897 og 1898 aars utilfredsstillende høst blev vistnok udfaldet sidstledne aars høst bedre og oversteg kvantitativt en middelhøst, men paa grund af ugunstigt veirig under indhøstningen blev dens kvalitet ikke ubetydelig skadet. Den for export disponible mængde korn indskrænkedes desuden betydelig ved den i aaret indtrædende nødvendighed af at komplettere de sterkt medtagne indenlandske forraad. Den formindskede kornexport har havt til følge, at forholdet mellem ud- og indførselens værdier er blevet saa forandret, at Ruslands han-

delsbalance fra forud at være aktiv nu for første gang, idetmindste i den senere tid, er blevet passiv.

Et lysere billede frembyder derimod industrien og næringsveiene, som har udviklet sig stedse mere og mere. Men ogsaa paa dette omraade har i aaret mangfoldige vanskeligheder vist sig. Saaledes havde industrien blandt andet i høi grad at lide under de stigende priser paa jern og stenkul, en foreteelse, som isøvrigt ikke blot i Rusland, men ogsaa i udlandet har gjort sig gjældende.

Det russiske pengemarked havde især i sidstledne aars senere halvdel at lide under ugunstige forhold, særlig paa grund af penges overalt stigende pris. Men uagtet pengemarkedets trykkede tilstand, de senere aars daarlige høst og en vis forværrelse af handelsbalancen har Ruslands pengevæsen, saaledes som det er ordnet ved den under 7de juni 1899 promulgerede myntlov, beholdt sin fulde ligevegt, saa at til og med under de raadende ugunstige omstændigheder det ved slutningen af aaret 1898 inden landet værende guldforraad i aaret 1899 er formindsket med blot 24.6 millioner rubel eller omtrent 1.5 pct.

Til foranstaltninger paa statsfinansernes omraade hører udstrækning af brændevinsmonopolet til visse dele af riget. Den 1/14 juli indeværende aar kommer dette til at træde i kraft ogsaa i Østersjøprovinserne.

Paa handelens og industriens omraade udmerkede sidstledne aar sig ligeledes ved adskillige vigtige foranstaltninger fra regjeringens side. I denne henseende maa anføres oprettelsen inden rigsraadet af et særskilt departement for industri, videnskab og handel samt forordninger angaaende dels en overstyrelse for fabrikerne og bjergverkerne, dels om maal og vægt, hvilken sidstnævnte forordning fra og med indeværende aar er traadt i kraft, og hvorved det metriske system er indført fakultativt.

Et af konseilet for handelen og søfarten udarbejdet forslag om restitution af de af russiske fartøjer ved passagen gennem Suezkanalen erlagte afgifter er i aaret blevet stadfæstet.

Blandt endnu hvilende spørgsmaal, om hvilke den herværende børskomite har havt anledning til i en eller anden form at ytre sig, maa nævnes forslag til lov om aktieselskaber, udkast til en ny konkurslov, forslag til lov om beskattning af handelskorrespondance samt til nyt børsreglement.

Ruslands kommunikationer. Jernbanebygningen er ligesom foregaaende aar foregaaet med uformindsket fart. I aaret aabnedes ialt 2 450 verst, hvoraf 1 359 verst stats- og 1 091 verst private baner af normal sporvidde for regulær trafik samt 753 verst, hvoraf 526 verst stats- og 227 verst privatbaner af normal sporvidde for provisorisk trafik, hvorhos af 532 verst sekundær- og smalsporede baner 309 verst aabnedes for regulær og 223 verst for provisorisk trafik. Efter disse jernbanelinjers aabning udgjorde den sammenlagte længde af Ruslands jernbanenet, de finske jernbaner deri indbefattede, ved slutningen af aaret 1899 over 49 300 verst.

Det for Rigas havn vigtige spørgsmaal om anlæg af en foreslaaet central-godsstation har, uagtet ministeren for kommunikationsvæsenet umiddelbart har

grebet ind deri, dog blót delvis fundet sin løsning, og arbeiderne har i aarets løb indskrænket sig til udførelsen af de fornødne jordarbejder. Det af chefen for havnearbejderne udarbejdede, af børskomiteen bifaldte forslag til havneanlæg ved den vordende centralbanegaard, i hvilket forslag omkostningerne ved den for jernbanen bestemte kai med jord- og mudringsarbejder indgaar med et beløb af 2 800 000 rubel, venter endnu paa stadfæstelse. For tilveiebringelse af større plads til losning af toldpligtigt gods har toldkammerets omraade erholdt en betydelig udvidelse.

Pengemarkedet. De ugunstige forhold, med hvilke forretningslivet i aaret 1899, og især dets sidste halvdel, havde at kjæmpe, foranledigedes hovedsagelig af den stigning i pengenes pris, som allerede henimod slutningen af aaret 1898 var indtraadt og tildels vedligeholdtes ved den næsten overdrevne livlighed i dannelsen af nye industriforetagender. Diskontoen, som i begyndelsen af aaret udgjorde 6 pct. for tre maaneders veksler, nedsattes efterhaanden til $4\frac{1}{2}$ pct. i mai maaned, men fra juni maaned forhøiedes den atter suksessivt, indtil den i december udgjorde 7 pct. mod høist 6 pct. i aaret 1898, 5 pct. i aaret 1897 og $4\frac{1}{2}$ pct. i aaret 1896. Under saadanne forhold sank kursen paa alle rentebærende saavel stats- som private værdipapirer. Særlig iøjnefaldende var kursfaldet paa alle slags aktier i industrielle foretagender med undtagelse af aktier i naftakompanier, der senere vedblivende steg i pris.

Rubelkursen, som helt siden aaret 1895 har vist en glædelig stabilitet, fremviste i aaret 1899 kun ubetydelige svingninger. Den bevægede sig nemlig i hele aaret gennemsnitlig pr. maaneden mellem 45.76 og 45.46 rub. for 100 rigsmark mod 45.85 og $45.52\frac{1}{2}$ rub. i aaret 1898 samt $45.82\frac{1}{2}$ og $45.57\frac{1}{2}$ rub. for 100 mk. i aaret 1897 og er saaledes fremdeles næsten stillestaaende.

Ind- og udførsel. Den samlede værdi af indførselen til distriktets havneudgjordesidstledne aar 87 055 000 rub., hvorefter til Riga 66 380 000 rub., Libau 18 709 000 rub., Pernau 1 914 000 rub. og Windau 52 000 rub. mod 76 101 000 rub. i aaret 1898 og 61 688 000 rub. i aaret 1897 samt 43 915 000 rub. i gennemsnit i aarene 1891—1895. Udførselen fra distriktets havne opgik til 108 216 000 rub., hvorefter fra Riga 68 796 000 rub., Libau 34 000 000 rub., Pernau 3 951 000 rub. og Windau 1 469 000 rub. mod 108 376 000 rub. i aaret 1898, 109 960 000 rub. i aaret 1897 og 90 666 000 rub. i gennemsnit i aarene 1891—1895.

Ifølge officielle i finansministerens organ offentliggjorte opgaver udgjorde værdien af de over europæisk Ruslands grænser (Kaukasien og Finland deri medregnet) indførte varer i de elleve maaneder (1ste jan.—1ste decbr. 1899), for hvilke opgaver forefindes, 550 447 000 rub. mod 562 013 000 rub. i aaret 1898 og 508 531 000 rub. i aaret 1897.

Udførselen opgik til 559 400 000 rub. i aaret 1899 mod 657 585 000 rub. i aaret 1898 og 647 611 000 rub. i aaret 1897. Indførselen sidstledne aar bestod af levnetsmidler 67 347 000 rub., raastofte og tildels bearbejdede stoffe 278 945 000 rub., dyr 1 724 000 rub. og fabrikater 202 431 000 rub. Udførselen for samme grupper opgik til resp. 298 330 000 rub., 229 216 000 rub., 15 842 000 rub. og 16 012 000 rub.

I de elleve maaneder af aaret, for hvilke opgaver vedkommende hele Ruslands handelsomsætning har været tilgængelige, har indførselen i de senere

aar, med undtagelse af aaret 1897, befundet sig i stigende, hvorimod værdien af udførselen er den laveste, som er forekommet. Inden distriktets havne har indførselen været i stadig tilvekst, men værdien af udførselen er ikke meget forandret. I Riga er indførselen sterkt forøget og understeg udførselen i aaret 1899 med kun omkring to millioner rubel.

Høsten. Sidstledne aars høst i Ruslands 72 guvernementer (Nord-Kaukasien, Sibirien og Centralasien deri indbefattet) er bleven anslaaet til 3 693 003 000 pud mod 3 249 864 000 og 2 777 143 000 pud i aaret 1897. Avlingen af høstsæd udgjorde 1 654 462 000 pud eller 44.8 pct. af hele aarets høst samt af vaarsæd 2 038 541 000 pud eller 55.2 pct. af hele aarets høst. Ved en sammenligning med sidstledne aars høst med høsten aaret 1898 udviser 1899 aars høst et overskud af 443 139 000 pud eller 13.63 pct., hvoraf 280 258 000 pud høstsæd og 162 881 000 pud vaarsæd. Af de forskellige kornsorter indhøstes i aaret 1899: hvede 754 545 000 pud (hvoraf 270 753 000 pud høsthvede), rug 1 413 667 000 pud (hvoraf 1 383 709 000 pud hørug), byg 301 600 000 pud, havre 881 954 000 pud, spelt 18 349 000 pud, boghvede 70 857 000 pud, hirse 138 867 000 pud, mais 47 936 000 pud samt erter, lindser og bønner 65 228 000 pud. Dersom en middelhøst antages lig 100, har i det forløbne aar 49 guvernementer givet mere end middelhøst, 6 guvernementer givet middelhøst og 17 guvernementer havt mindre end middelhøst.

Ruslands kornudførsel er siden aaret 1894 stadig gaaet tilbage. Nævnte aar udførtes af de fire kornsorter hvede, rug, byg og havre omkring 490 millioner pud, men i aaret 1899 blot omtrent 255 millioner pud. Sidstledne aars udførsel understeg det foregaaende aars udførsel med omkring 96 millioner rub. og 1897 aars udførsel med næsten 137 millioner pud samt middelsudførselen for de fem aar 1894—1898, eller 427 millioner pud, med 172 millioner pud. Udførselen af hvede var omkring 67 millioner pud lavere end i 1898, og udførselen af byg og rug var ogsaa aftaget, førstnævnte med omkring 23 millioner pud og sidstnævnte med omkring 6.8 millioner pud, hvorimod udførselen af havre var tiltaget med henved 800 000 pud. Riga, hvis fornemste exportartikel tidligere bestod af kornvarer, har saaledes som exporthavn herfor mere og mere tabt sin betydning. Kornvarer kommer nu i fjerde række blandt byens udførselsartikler efter lin, trævarer og eg. Fra Riga udførtes i sidste aar 6.6 millioner pud kornvarer mod 9.3 millioner pud i aaret 1898 og 12.7 millioner pud i aaret 1897. Fra Libau udførtes 17.1 millioner pud mod 15.7 millioner pud i aaret 1898 og 19.3 millioner pud i aaret 1897. Libau er den eneste af de fire store østersøhavne, som i aaret 1899 har havt en øget kornudførsel at opvise.

Til Norge udførtes fra Riga 6 170 pud hvede, 1 300 437 pud rug og 18 808 pud byg samt fra Libau 261 615 pud rug, 8 881 pud byg og 65 426 pud havre.

Priserne paa kornvarer stillede sig i almindelighed lavere end i aaret 1898. Kurlandsk hvede betingede i aaret kun 82 à 83 kop. pr. pud. Russisk vare udbødes endnu i begyndelsen af aaret til 103 à 105 kop., men sank derefter i juni maaned til 87 à 88 kop. Den høieste i aaret 1899 erholdte pris udgjorde 93 à 94 kop. mod 140 à 150 kop. i aaret 1898, 118 à 120 kop. i aaret 1897, 94 à 96 kop. i aaret 1896 og 75 à 85 kop. i aaret 1895. For russisk rug forlangtes høiest 83 à 85 kop. i januar og lavest 73 kop. i december. Den høieste erholdte pris var 78 à 79 kop. mod 93 à 94 kop. i

aaret 1898, 75 à 76 kop. i aaret 1897, 60 à 65 kop. i aaret 1896 og 65 à 69 kop. i aaret 1895. Prisen paa byg fluktuerede for russisk 110/111 *W*'s vare mellem 71 og 79 kop., for russisk 100 *W*'s vare mellem 65 à 76 kop., for kurlandsk 111/112 *W*'s vare mellem 69 og 78 kop. samt for kurlandsk ovntørret 100 *W*'s vare mellem 73 og 78 kop. Havrepriserne vexlede paa følgende maade: høiere sorter, russisk hvidhavre høiest 82, lavest 60 kop., kurlandsk høiest 75 à 82 kop., lavest 61 à 64 kop., anden utørret russisk havre høiest 70 à 74 kop., lavest 55 à 56 kop. samt ovntørret russisk havre høiest 73 à 74 og lavest 70 kop.

Af lin udførtes i aaret 1899 fra distriktets havne 7 967 000 pud, hvoraf 6 302 000 pud fra Riga, 739 000 pud fra Libau og 926 000 pud fra Pernau, mod ialt 6 729 000 pud i aaret 1898 og 5 313 000 pud i aaret 1897. Fra hele Rusland udførtes 13 962 000 pud mod 13 918 000 pud i aaret 1898 og 12 483 000 pud i aaret 1897.

Udførselen af hamp fra Riga i aaret 1899 opgik til 491 050 pud og var den største, som siden aaret 1891 har fundet sted, og oversteg det foregaaende aars udførsel med omkring 50 000 pud.

Til Norge udførtes i aaret 1899 fra Riga 13 895 pud. Det med hamp tilsaade jordareal udgjorde i forrige aar 440 294 desjatin mod 426 329 desjatin i aaret forud, og derpaa høstedes førstnævnte aar 7 444 000 pud mod 6 670 000 pud i aaret 1898.

Udførselen af slaglinfrø udgjorde fra Riga 1 859 212 pud mod 1 796 586 pud i aaret 1898 samt 4 198 532 pud i aaret 1897, fra Libau 1 244 641 pud mod resp. 1 158 948 og 2 420 036 pud samt fra Pernau 147 502 pud mod resp. 230 000 og 521 916 pud.

Til Norge udførtes i aaret 1899 fra Riga 186 903 pud og fra Libau 52 285 pud.

Af linfrø til udsæd udførtes i aaret 1899 fra Riga 511 208 pud mod 456 889 pud i aaret 1898, fra Libau 7 482 pud mod 13 325 pud i aaret 1898 samt fra Pernau 44 613 pud mod 55 091 pud i aaret 1898.

Udførselen af hampefrø opgik i aaret 1899 fra Riga til 105 098 pud mod 83 426 pud i aaret 1898, fra Libau til 476 631 pud mod 54 645 pud samt fra hele Rusland til 1 246 000 pud mod 442 000 pud i aaret 1898.

Af oljekager udførtes i aaret 1899 fra Riga 4 074 671 pud mod 3 521 361 pud i aaret 1898, fra Libau 2 770 571 pud mod 1 895 000 pud i det foregaaende aar samt fra hele riget 21 531 000 pud mod 17 546 000 pud i aaret 1898. Udførselen fra samtlige østersøhavne eller 10 288 000 pud opgik til henved 47,8 pct. af hele rigets udførsel. Over Riga udføres hovedsagelig linfrøkager, over Libau hamp- og solsikkekager samt over de øvrige havne raps- og roefrøkager. I aaret 1899 udførtes fra hele riget af linfrøkager 11 208 000 pud, af hampefrøkager 744 000 pud og af solsikkekager 4 611 000 pud.

Udførselen af eg fra Rusland udgjorde 7 228 070 pud mod 7 629 000 foregaaende aar. Rigas udførsel opgik til 2 045 976 pud mod 2 012 530 pud i det foregaaende aar samt Libaus udførsel til 299 398 pud mod 247 404 pud i aaret 1898. I løbet af ti aar har Rigas udførsel af eg udviklet sig saaledes, at denne vare nu udgjør en af byens fornemste udførselsartikler, og sidstledne

aars udførsel var den største, som hidtil har fundet sted, selv om den kun med 30 000 pud overstiger foregaaende aars udførsel. Rigas udførsel udgjorde omkring 28 pct. af hele rigets udførsel. I exporten af eg indtog St. Petersburg den anden plads blandt østersøhavnene, og udskibedes derfra i forrige aar 947 688 pud eller omkring 13 pct. af hele udførselen. Udførselen paa jernbane til det vestlige Europa er dog af større betydning. Saaledes expederedes i de elleve maaneder 1ste januar—1ste december forrige aar over 6 ved landgrænsen beliggende stationer 3 455 079 pud eller henved 48 pct. af hele udførselen. Til Norge udførtes fra Libau 78 pud.

Af smør udførtes sidste aar fra Riga 17 153 pud mod 37 537 pud i aaret 1898, fra Libau 44 139 pud mod 17 258 pud samt fra hele riget 616 000 pud mod 601 000 pud i aaret 1898.

Af trævarer udførtes sidste aar fra Riga 46.7 millioner engelske kubikfod mod 45.4 millioner kubikfod i aaret 1898 og 49.4 millioner kubikfod i aaret 1897 samt fra Libau resp. 1 750 448, 2 252 000 og 2 516 000 kubikfod.

Rigas udførsel udviser mod foregaaende aar nogen om end ubetydelig tilvækst, men den paa Dünafoden flødede kvantitet virke understeg de foregaaende aars flødninger. Den store formindskelse i tilførselen, især af bjelker, hvoraf i vinteren 1898/1899 en betydelig mindre kvantitet bearbejdedes end i foregaaende aar, tilskrives fornemmelig den usædvanlig korte vinter saavel som den omstændighed, at produktionen af bjelker paa grund af de i begyndelsen af vinteren raadende ugunstige udsigter for sagbrugene i høj grad indskrænkedes. Efterspørgselen fra udlandet efter næsten alle slags trævarer var stor og ofte vanskelig at tilfredsstille og foraarsagede en sterk prisstigning.

Fra Riga udførtes i aaret 1899 af kantede og runde bjelker 352 970 stk. mod 392 939 stk. i aaret 1898; af firkantede bjelker 96 112 stk. mod 91 460 stk.; af or- og aspevirke 154 961 stk. mod 202 481 stk.; af sleepers 2 616 983 stk. mod 2 251 988 stk.; af saget virke (planker, battens og bord) 12 839 stk. over tre tommer, 5 669 680 stk. tre toms og 12 180 823 stk. under tre toms eller tilsammen 17 863 342 mod 17 043 122 stk. samt af grubetømmer (pitprops) 3 833 608 stk. mod 3 341 039 stk. i aaret 1898. Fra Libau udførtes af bjelker, alle slags, 218 917 kubikfod mod 363 308 kubikfod i aaret 1898; af aske- og aspevirke 383 755 kubikfod mod 276 967 kubikfod; af saget virke 466 636 kubikfod mod 968 135 kubikfod og af pitprops 545 450 kubikfod mod 452 962 kubikfod samt af sleepers 320 483 stk. mod 252 929 stk. i aaret 1898. Til Norge udskibedes fra Riga 6 987 stk. or- og aspevirke.

Værdien af Ruslands indførsel var i aaret 1899 vistnok omkring 11.5 millioner rub. lavere end i aaret 1898, men oversteg dog indførselsværdien i aaret 1897 med omkring 41.9 millioner rub. og i aaret 1896 med omkring 10 millioner rub. samt middeltallet for de fem aar 1891—1895 med omkring 127 millioner rub. Den fremskridende industri udkrævede større og større indførsel af raastoffe og halvfabrikater samt mineralsk brændsel. Værdien af Rigas indførsel i aaret 1899 oversteg værdien af indførselen i aaret 1898 med omkring 7.8 millioner rub., i aaret 1897 med omkring 22.8 millioner rub., i aaret 1896 med omkring 24.2 millioner rub. samt gennemsnitsværdien for ovennævnte fem aar med omkring 40.4 millioner rub. Libaus indførsel oversteg 1898 aars indførsel med omtrent 1 200 000 rub., men har forøvrigt været temmelig stillestaaende. Af varesorter, som er gjenstand for indførsel fra noget

af de forenede riger eller skaffer deres fartøier fragtfortjeneste, kan nævnes følgende:

Af stenkul indførtes i aaret 1899 til hele Rusland 239 320 000 pud mod 154 469 000 pud i aaret 1898 og 129 580 000 pud i aaret 1897. De fire østersøhavne Riga, Libau, St. Petersburg og Reval indførte sidste aar 169 970 000 pud eller 71 pct. af hele rigets indførsel. Til Riga indførtes 31.5 millioner pud mod 19.5 millioner pud aaret forud og til Libau omkring 11.3 millioner pud mod 6.6 millioner pud i aaret 1898. Den største indførsel havde St. Petersburg at opvise, nemlig 120.6 millioner pud mod 90.6 millioner pud i aaret 1898.

Af rujern og støbejern indførtes i aaret 1899 til hele riget ialt 7 911 000 pud, hvoraf 634 000 pud til Riga og 118 000 pud til Libau. Indførselen til begge disse havne understeg indførselen i aaret 1898.

Af stangjern indførtes ialt 15 271 000 pud, hvoraf 2 024 000 pud til Riga og 1 098 000 pud til Libau, samt af staal ialt 2 192 000 pud, hvoraf 941 000 pud til Riga og 8 000 pud til Libau.

Indførselen af maskiner, redskaber og værktøi eller dele deraf opgik ialt til 11 637 000 pud eller omkring 1.8 millioner pud mere end i aaret 1898. Til Riga indførtes 1 059 000 pud mod 747 000 pud aaret forud og til Libau 394 000 pud mod 276 000 pud i aaret 1898. Tilveksten i indførselen falder hovedsageligen paa maskiner og dele deraf for fabrikerens behov.

Foruden sild indførtes i forrige aar fra Norge til Riga 36 630 pud feltspat og 630 780 pud svovelkis samt til Libau 29 329 pud sten, alle slags.

Industrien. Den russiske industris stigende udvikling kan sees af følgende fra finansministerens forslag til indeværende aars statsbudget, hentede tabel, i hvilken alle industrigrene med undtagelse af bergverksdrift, møller og de med accise belagte produktionsgrene er optagne.

	1877.	1887.	1892.	1897.
Fabrikat:	Tilvirkning i millioner rub.			
Bearbejdelse af stoffe til vævning . . .	297.7	464.2	581.6	946.3
— „ næringsmidler . . .	17.0	37.9	47.9	95.7
— „ animalske stoffe . . .	67.7	79.6	72.6	132.0
— „ trævarer . . .	16.8	25.7	33.3	102.9
Papirindustri . . .	12.7	21.0	25.5	45.5
Kemiske industrier . . .	10.5	21.5	35.3	59.6
Keramisk industri . . .	20.4	29.0	32.3	82.3
Metalfabriker . . .	89.3	112.6	162.3	310.6
Andre i ovennævnte grupper ikke indbefattede fabrikker . . .	8.6	10.4	19.5	41.0
Summa	540.7	801.9	1 010.3	1 815.9

Den aarlige tilvekst i produktionen udgjorde i gennemsnit:

i 1877—1887 21.1 millioner; i 1888—1892 41.6 millioner og i 1893—1897 161.2 millioner.

Af nævnte tal fremgaar, at industriens vekst i de sidste fem aar er gaaet fire gange hastigere end i tidsrummet 1888—1892 og seks gange hurtigere end i de ti aar 1878—1887.

Sundhedstilstanden blandt befolkningen var i almindelighed god i aaret. Til pleie af spedalske, hvorpaa der i den senere tid er bleven ofret megen opmærksomhed, indrettedes i begge guvernementer henimod ti hospitaler.

Af kreatursygdomme har der saavel i Lifland som i Kurland vist sig isolerede tilfælde af snive blandt heste, men sygdommen har ikke faaet nogen videre udbredelse. Derimod er der i Riga og sammes omegn forekommet talrige tilfælde af vandskræk blandt hunde, og der er bleven vedtaget energiske foranstaltninger til bekjæmpelse af dette onde.

Madrid.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Erik Walén.

Penge- og bankforholde.

Et særdeles betegnende træk for aaret har de anstrengelser været, som er blevet gjort til ophjælp af landets som følge af den sidste krig vaklende kredit.

De ledende magtindehavende personligheder har troet at burde gaa frem med et vist maadehold ved anskaffelse af midler i dette øiemed og saaledes ikke paa radikal vis villet forhøje skatterne for at øge indkomsterne eller paa en gang formindske eller aldeles afskaffe en mængde mindre nødvendige pengeslugende indretninger for at indskrænke udgifterne, medens modsatte partier derimod har gjort paastand paa en mere streng fremgangsmaade.

I sidstnævnte retning har i særdeleshed landets handelskammere udmerket sig, som til opnaaelse af sit maal ofte er optraadt truende. Det af dem antagne program udgjorde hovedsagelig:

En nøiagtig fremstilling af landets finansielle stilling; konvertering af statens obligationer til et og samme slags; søge at opnaa fuldstændigere og mere nøiagtige opgaver over skatbar fast og løs eiendom; istandbringe økonomiske overenskomster mellem centralstyrelsen og de forskellige provinser, som skulde bemyndiges til at fordele og indkassere skatterne; reduktion af udgifterne til en grænse, som modsvarede landets herefter ringere betydning, for at opnaa et absolut paalideligt budget uden deficit og saaledes fjerne alle unødvendige organismer, der paa samme tid som de forøger udgifterne, er en hindring for,

at de af nationen gjorde opoffrelser i sin helhed indkommer i statskassen; forøge statsindtægterne ved forhøjede skatter paa de industrier, som ved den beskyttelse, de nyder, let kan bære en saadan forhøjelse.

Medens disse stridigheder mellem begge tendenser er fore, har de i andre lande raadende gunstige konjunkturer her vist sine virkninger og lagt beslag paa landets naturlige rigdomme, og saaledes har omstændighederne mere end de ledendes forudseenhed bidraget til og fremkaldt en velstand, som for 1½ aar siden den mest optimistiske ikke havde kunnet tænke sig.

De i foregaaende aarsberetning omhandlede fremskridt paa industriens omraader har saaledes i aarets løb fortsat sig i en hidtil ukendt grad og fremkaldt nye store foretagender, særlig i grube- og jernindustrien, i elektriske sporveie og belysningsanlæg samt sukkerfabriker, af hvilke sidstnævnte der nu maa findes omkring 40.

Til alle disse foretagender har penge med lethed kunnet opdrives, og deres aktier noteres med overkurs, uagtet driften i mange af dem endnu ikke er paabegyndt.

I ældre velkendte selskaber er aktieværdien bleven fordoblet.

Til dette forhold har uden tvil de høje todsatser meget bidraget, især hvad jernindustrien betræffer, og de i den sidstnævnte gjorde fremskridt har fundet sted paa konsumenternes bekostning, da fabrikanterne, som holder godt sammen, alene paaser, at priserne paa deres produkter ikke overstiger den importerede fortoldede vares værdi, uden at tage det mindste hensyn til den omstændighed, at deres tilvirkning bør stille sig ligesaa billig som den udenlandske.

Døn høje told beriger saaledes for den største del alene et faatal paa bekostning af den store konsumerende almenhed.

Et for aaret ligeledes betegnende træk har været den forandring, som hos almenheden er foregaaet betræffende dannelse af selskaber, idet den paa en særdeles udpræget maade har udtalt sig for den anonyme bestyrelse eller selskaber med begrænset ansvarlighed, mod hvilken den tidligere har vist visse skrupler, men som i aaret har gjort større fremskridt end forhen i mange aar.

Paa grund af denne omveltning og det store prisfald, som statspapirerne led i det nærmest foregaaende aar, laa det nær at antage, at de i sidstnævnte anbragte penge skulde have søgt sin større eller mindre sikkerhed i industrielle foretagender, og om endog dette tildels turde være tilfældet, saa er dog det i det sidste aar til militære og andre øjemed til kolonierne exporterede guld med den tilbagevendende arme og hid tilbageflyttede rige spanske familier atter blevet importeret og har søgt anbringelse, foruden i nævnte industrielle anlæg, ogsaa i statspapirer og opdrevet disse til de noteringer, som gjaldt for ca. 5 aar siden eller før kolonialkrigens udbrud.

Den spanske bank.

„Banco de España“ har faaet sin seddeludgivningsret forøget fra 1 500 til 2 000 millioner pesetas, og beløbet af cirkulerende sedler udgjorde den 31te

december 1 518 millioner pesetas, modsvarende en metalbeholdning af ca. 767 millioner pesetas.

Aktiekapitalen undergik samtidig ingen forandring, men udgjør fremdeles 150 millioner med et reservefond af 19 millioner pesetas.

Diskontoen udgjorde 4 pct. Gjennemsnittsværdien af bankens aktier beløb sig til pesetas 502 mod pesetas 400 i 1898.

„La Tabacalera“ eller tobaksmonopolselskabets værdier viser et sterkt opsving. Dets aktier, som ved selskabets stiftelse for 10 aar siden noteredes til pesetas 93, er uophørlig steget. Saaledes udgjorde gjennemschnittsnoteringen i 1898 pesetas 225 og i 1899 pesetas 406.

Kursen paa Paris, som i begyndelsen af aaret udgjorde pesetas 130 pr. 100 francs, gik ned til 117, hvorfra den atter steg til 127 ved aarets slutning.

Et saa raskt opsving paa mange omraader turde neppe kunne holde sig, og der maa tidligere eller senere efter den nu raadende overspekulation indtræffe en ligesaa hurtig reaktion.

Import og export.

Importen af raastoffe og manufakturvarer samt livsfornødenheder udgjorde med et rundt tal 870 millioner og exporten af samme slags varer 715 millioner eller en forskjel imod exporten af 155 millioner.

I det næst foregaaende aar eller 1898 oversteg exporten importen med omkring 270 millioner, men derved bør bemærkes, at forholdene var abnorme paa grund af en meget høi kurs og god høst, som fremmede exporten, men gjorde importen i visse tilfælde umulig.

Ved de i 1899 raadende mere regelbundne forhold gik handelsbalancen atter tilbage til sin oprindelige tilstand, nemlig en difference mod exporten.

Bergverksindustrien.

De i foregaaende rapport antydede fordelagtige udsigter er blevet bekræftet. Udviklingen har været ekstraordinær og overtræffer betydelig foregaaende aars.

Foretagne mutninger overstiger vistnok 2 500; det største antal kommer paa Almeria, Jaen, Murcia og Santander.

De mest eftersøgte mineraler har været kobber, jern, bly og wolfram eller tungsten.

Stenkulsproduktionen forøgedes fra 2.4 millioner tons i 1898 til omkring 2.7, og med importerede kul udviser aaret et forøget forbrug af 0.6 millioner tons eller 15 pct. over det næst foregaaende.

Antracitkul brydes i provinserne Córdoba og Leon, og produktionen er i stadigt stigende.

Af jernmalm blev udbrudt 9.3 millioner tons mod 7.2 i 1898; altsaa en forøgelse af nærved 30 pct.

Største delen deraf eller omkring 70 pct. kommer paa provinsen Vizcaya.

De høje jernpriser gjør det muligt at bearbejde ogsaa de forhen urørte malmleier i det indre af landet. Af nævnte produktion exporteredes 8.6 millioner tons; deraf 6.3 til England og 1.2 til Tyskland.

Forbruget inden landet udgjorde omkring 0.62 millioner tons.

Blyproduktionen, som i 1898 udgjorde 198 000 tons, gik ned til 178 000.

Industrien i almindelighed.

Opførelsen af nye hvidbedesukkerfabriker vedblev i forøget skala, og med det antal af over 40, som findes spredte over hele landet, turde det aarlige forbrug af omkring 80 000 tons være mere end dækket, især da en tilsigtet ekstra beskatning, som fordyrer varen, ikke kan andet end bidrage til nedgang i forbruget.

Her turde saaledes være at forudse en sammenslutning af de kapitalsterkeste fabriker mod de øvrige og som følge deraf ruinerede interesser og en høj konsumtionspris.

Efterat elektriciteten som belysningsmiddel er blevet spredt til de mindste steder og kun ubetydelig staar tilbage for nye foretagender, er opmærksomheden mere blevet rettet paa kraftoverføringer, saavel ved gruber som ved andre industrielle foretagender og især for sporvognstrafikken, hvor elektriciteten har vundet stort indpas.

Hvad særlig Madrid angaar, har de hidtil udførte foretagender af denne art givet det resultat, at der er blevet truffet foranstaltninger til elektrisk drift af alle sporvognslinjer.

I aarets løb har gasbelysningen paa de fornemste trafikveje i Madrid maattet vige for elektriciteten, og der er i dette øjemed blevet installeret 286 buelamper paa 8, 12 og 16 ampères.

Telefonvæsenet gjør ingen fremskridt, men lider under daarlige apparater, maadelig betjening og høje priser, som i Madrid pr. abonnent udgjør pesetas 300 pr. aar.

Paa agerbrugets omraade er ingen fremskridt gjorte.

Landbrugerne lider under høj beskatning og høje toldtarifer og mangler desuden i almindelighed de nødvendige kundskaber og redskaber for et rationelt drevet jordbrug.

Byen Madrids vekst har gjort, at tilgangen paa vand er blevet utilstrækkelig, og at det, som kunde erholdes, er blevet ubrugeligt.

Den almindelige sundhedstilstand led deraf, og der indtraf især om høsten flere epidemiske sygdomme, hvis opkomst er blevet tilskrevet nævnte forhold.

Havana.

Aarsberetning for 1899 fra konstitueret generalkonsul Luis V. Francke.

Den norske skibsfart paa Cuba i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.			Fra andre lande.			Til Norge.			Til andre lande.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	226	204 105	226	204 105	-	-	1	1 203	1	1 203
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	226	204 105	226	204 105	-	-	1	1 203	1	1 203
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	64	46 609	64	46 609	-	-	51	47 511	51	47 511
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	64	46 609	64	46 609	-	-	51	47 511	51	47 511
Totalsum af ladede fartøier	-	-	290	250 714	290	250 714	-	-	52	48 714	52	48 714
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	8	6 489	8	6 489	-	-	232	208 492	232	208 492
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	8	6 489	8	6 489	-	-	232	208 492	232	208 492
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	21	29 178	21	29 178	-	-	34	28 277	34	28 277
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	21	29 178	21	29 178	-	-	34	28 277	34	28 277
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	29	35 667	29	35 667	-	-	266	236 769	266	236 769

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 3 810 tons.

Ingen svenske fartøier ankom i aaret til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 2 328.56, ved vicekonsulsstationerne \$ 962.91. Af svenske skibe ved hovedstationen \$ 9.60, ved vicekonsulsstationerne 0. Ialt tilfaldt konsulen \$ 2 338.16.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager \$ 135.00, i svenske sager 0.

I dette aar har vi havt besøg af den norske korvet „Ellida“, som ankom hid den 2den februar og afseilede den 10de s. m.

I politisk henseende har der hersket fuldstændig ro, siden sidste beretning afsendtes, og der spores fortsat fremgang i alle retninger baade i byerne og landdistrikterne. I den sidste tid har autoriteterne særlig havt sin opmærksomhed fæstet paa befolkningens uddannelse, og mange skoler er blevne aabnede over hele øen. En gennemgaaende revision af lovgivningen og retsforfatningen er ogsaa paabegyndt, og mange paakrævede reformer vil sandsynligvis blive indførte i denne henseende. En folketælling for øen er bleven foretaget, men resultaterne af denne er endnu ikke offentliggjorte. Normale forholdene er igjen vendt tilbage i landet, og gjenopbyggelsesarbejdet gaar jevnt fremad; sukker- og særlig tobaksindustrien viser, at saa er tilfældet.

Sukkeravlingen har vistnok ikke været meget større end forrige aars paa grund af tørke og mangel paa arbejdere, men for næste høst er ud-sigterne meget gode. Udbyttet af sukkeravlingen i 1899 udgjorde 335 668 tons mod 305 543 tons i 1898, hvilket udviser en forøgelse af 30 125 tons eller næsten 11 pct. De vigtigste udførselshavne for denne vare er Cienfuegos, Matanzas, Cardenas, Sagua, Havana og Caibarien.

Tobak. Man har endnu ikke nogen bestemt opgave over den samlede produktion af denne vare over hele øen i 1899, idet store mængder af bladene endnu ikke er færdige til at bringes paa markedet. Saameget ved man dog, at det hele kvantum betydelig overstiger den største aarlige produktion, man nogensinde har havt her i landet. Udførselen fra 1ste januar til 31te december 1899 har udgjort 135 275 baller bladtobak, 216 685 777 cigarer, 11 043 651 pakker cigaretter samt 239 594 kg. skaaren tobak. Udførselen gaar væsentlig til de forenede stater, Frankrige og Spanien.

Frugt. Udførselen har været meget moderat paa grund af det ringe høstudbytte, der skyldes manglende interesse for denne næringsvei, samt knaphed paa kapital og arbejdskraft.

Mahogny og ceder. Der har været en merkbar fremgang i eksporten af trælast i aaret 1899 sammenlignet med foregaaende aar trods de som følge af de abnorme tilstande, der endnu hersker i landet, mangelfulde transportmidler. Den hele udførsel fra alle havne paa øen anslaaes til 8 000 000 superf. feet ceder og 2 000 000 superf. feet mahogny til en gennemsnitsværdi af \$ 40 guld pr. 1 000 fod for ceder og \$ 50 guld for mahogny.

Ceder exporteres især til Tyskland, medens mahogny gaar til England, Frankrige og de forenede stater og kun for en ganske ringe del til andre lande.

Rhum. Da udførselen af melasse til de forenede stater atter er begyndt, er som følge heraf destillationen af rhum i aarets løb gaaet tilbage og som følge heraf ogsaa exporten, der beløb sig til 6 000 fade til Europa og 2 000 fade til den argentinske republik.

Honning og voks. I betragtning af landets herjing ved krigen har produktionen af disse artikler i 1899 været storartet, idet den ifølge opgave har udgjort 2 000 fade honning og 150 000 kg. voks; bortset fra, hvad der heraf medgaar til det lokale forbrug, exporteres disse varer til de forenede stater og Europa, særlig Tyskland, der konsumerer en stor mængde honning her fra øen.

Klipfisk. Der er en kjendelig nedgang i indførselen af klipfisk fra Norge og Halifax, som skjønt ikke meget stor i sammenligning med aaret 1898 dog er enorm, naar den sammenlignes med indførselen endel aar tilbage under det spanske regime. Denne nedgang er vistnok at tilskrive den store formindskelse i folkemængden, som skyldes den sidste krig, og fjernelse af spanske tropper og funktionærer, som forbrugte meget af denne fisk. Indførselen i aaret udgjorde fra Norge 42 911 kasser mod 54 388 i 1898 og fra Halifax 53 079 „drums“ mod 54 436 i 1898. Fisken solgtes til priser, der varierede fra \$ 7.50—9.50 spansk guld pr. kasse af norsk fisk og \$ 5.25—6.75 spansk guld pr. 100 pund klipfisk fra Halifax; de bedste maaneder er fra juli til september, hvori priserne dreiede sig om henholdsvis \$ 9.00—9.50 og \$ 6.00—6.75.

Af kvæg indførtes i 1899 til øen 390 500 stk. og af svin 32 000 stk.; omtrent 75 pct. heraf medbragtes af skibe under norsk flag, hvilke til dato har vist sig at være de bedste for denne fart. Af denne indførsel er kun omkring 15 pct. bestemt til avl, medens resten er bestemt til føde, og da næsten fjerdedelen af det kvæg, som indførtes til avl, døde kort efter ankomsten som følge af sjøreisen og klimaet, er det klart, at indførselen af kvæg maa fortsættes, omend i aftagende grad, indtil landet vil være istand til selv at tilfredsstille sit behov. Man venter derfor, at denne indførsel endnu vil gaa for sig i 4 à 5 aar til, omend stadig i mindre skala.

Havneafgifterne har ikke undergaaet nogen forandring siden sidste aarsberetning. De regelmæssige afgifter er: Sundhedstolk \$ 4.25, tolk ved toldkammeret \$ 3.50, oversættelse af manifest \$ 3.50, afskrifter deraf \$ 2.50, toldindklarering \$ 15.90, udklarering \$ 15.90, havnepenge, seilskibe \$ 4.25, dampskibe \$ 8.50.

Tonnageafgifter. Skibe, der kommer i ballast og gaar i ballast, intet. Skibe, der kommer med ladning og gaar i ballast eller vice versa, 10 cents U. S. Cy. pr. nettoregisterton. Skibe, der kommer med ladning og gaar med ladning, 20 cents U. S. Cy. pr. nettoregisterton. Skibe, der løber ind for at søge nødhavn, for at indtage vand, proviant eller kul, intet.

Lodsaafgifterne udgjør fra \$ 5.00 til \$ 32.00 for ind- eller udgaaende efter fartøiets tonnage, forhalingsafgiften fra \$ 2.50 til \$ 16.00 og fortøiningsafgiften fra \$ 2.00 til 8.50, ligeledes alt efter fartøiets størrelse; for et fartøj paa mellem 500 og 600 tons udgjør saaledes de heromhandlede afgifter henholdsvis \$ 19.00, \$ 9.50 og \$ 4.50.

Bugserafgift for ind- eller udgaaende 6 cents pr. nettoregister-ton, til kai 3 cents pr. nettoregister-ton.

Friskt vand er der god anledning til at faa her i havnen, idet flere vandbaade er rede til med kort varsel at forsyne skibene med vand til en pris af 60 cents pr. 100 gallons leveret ombord. Paalidelige arbejdere kan faaes til \$ 2.00 à 2.50 pr. dag og \$ 4.00 til \$ 5.00 pr. nat. Dampheisekran til losning og ladning kan faaes leiet efter en takst af 15 cents pr. ton, 1½ cent pr. sæk sukker eller \$ 15.00 pr. dag efter akkord.

Prisen paa ballast er fastsat til \$ 2.00 pr. ton for sten eller singel. Man kan altid faa paalidelige stevedorer med tilstrækkeligt mandskab parat; deres priser er: For losning af stykgods 40 cents pr. ton, for losning af kul 35 cents pr. ton, for losning af tømmer \$ 1.50 pr. 1 000 sup. feet, for losning af maskiner 60 cents pr. ton, for indlastning af sukker, dampskibe 5 cents pr. sæk, seilskibe 3½ à 4 cents pr. sæk, for indlastning af rhum 35 cents pr. fad, for anden ladning det samme som for losning. Seilskibe bruges sjelden stevedorer til losning; de anvender ialmindelighed sit eget mandskab og hjælp fra land. Skibe med pitchpine tømmer betaler \$ 2.00 pr. 1 000 sup. feet for losning ved losseplads og \$ 1.75 i havnen.

Kul. Der er god adgang for dampskibe til at indtage kul; der findes flere lossepramme med dampelevatorer, som kan levere 50 tons kul i timen. Prisen paa kul dreier sig gennemsnitlig om \$ 5.50 pr. ton for gode dampkul.

Tørdok. Den eneste eksisterende her i havnen tilhører den spanske regjering; den bruges meget lidet af koffardiskibe, da der hertil udkræves en særskilt tilladelse fra myndighederne, som kun gives i undtagelsestilfælde. Den bruges dog undertiden af amerikanske krigsskibe og kanonbaade, der trænger til at doksættes. Tarifen for benyttelsen er 50 cents pr. register-ton for den første dag og 25 cents pr. ton for hver følgende dag. Der træffes imidlertid forberedelser til anlæg af en ny dok, og om kort tid vil derfor havnen antagelig byde god leilighed til doksætning.

Indhold: Buenos Aires s. 565. — Havana s. 609. — London s. 586. — Madrid s. 605. — Riga s. 592.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 13.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Barcelona.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Malte Ameen,
dateret 15de juli 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	24	12 099	66	40 659	90	52 753	3	2 138	12	8 796	15	10 934
Seilskibe	-	-	2	185	2	185	-	-	-	-	-	-
Sum	24	12 099	68	40 844	92	52 943	3	2 138	12	8 796	15	10 934
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	41	21 460	121	53 565	162	75 025	50	33 961	227	104 806	277	138 767
Seilskibe	-	-	9	1 765	9	1 765	3	676	2	739	5	1 415
Sum	41	21 460	130	55 330	171	76 790	53	34 637	229	105 545	282	140 182
Totalsum af ladede												
fartøier	65	33 559	198	96 174	263	129 733	56	36 775	241	114 341	297	151 116
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	73	41 055	73	41 055
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	185	2	185
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	75	41 240	75	41 240
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	213	109 836	213	109 836	-	-	100	46 950	100	46 950
Seilskibe	-	-	4	1 295	4	1 295	-	-	9	1 726	9	1 726
Sum	-	-	217	111 131	217	111 131	-	-	109	48 676	109	48 676
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	217	111 131	217	111 131	-	-	184	89 916	184	89 916

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 154 280.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 780 165.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 8 norske fartøier dr. 3 917 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 102 dr. 79 327 tons, til hovedstationen 12 dr. 9 443 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 120.77, ved vicekonsulsstationerne kr. 8 907.30; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 4 453.65. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 586.98, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 442.07; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 721.03. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 6 174.68.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 210.00, i svenske sager kr. 65.00, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 1 214.00, i svenske sager kr. 209.00.

De norske og svenske skibe, der i aaret lossede eller lastede, fordeler sig paa de forskjellige konsulsstationer saaledes:

Stationer.	Norske skibe.		Svenske skibe.		Tilsammen.		Erlagte konsulat- afgifter.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Pes. Ct.
Barcelona	92	52 943	13	10 347	105	63 290	5 149.65
Alicante	17	8 174	8	9 065	25	17 239	1 249.60
Almeria	27	12 874	8	7 674	35	20 548	1 341.75
Cartagena	26	15 863	6	4 881	32	20 744	1 628.85
Denia	28	13 480	5	4 117	33	17 597	947.60
Mahon	2	656	1	705	3	1 361	88.95
Malaga	47	24 048	18	12 518	65	36 566	2 162.90
Palma	5	1 806	5	2 809	10	4 615	376.00
Tarragona	50	28 200	14	10 188	64	38 388	2 375.50
Torrevieja	10	5 752	4	3 109	14	8 861	649.15
Valencia	179	78 005	21	14 818	200	92 823	6 331.60
	483	241 801	103	80 231	586	322 032	22 301.55
imod i 1898 . . .	339	171 304	74	55 576	413	226 880	15 559.30
” - 1897	448	215 811	85	62 924	533	278 735	19 655.75
” - 1896	343	155 051	106	78 321	449	263 372	16 262.35
” - 1895	351	150 982	61	38 446	412	189 428	12 596.40
” - 1894	352	161 291	108	70 501	460	231 792	15 748.05

Med hensyn til disse zifre merkes, at et stort antal skibe under samme reise har besøgt flere af distriktets havne, men alligevel er opført med et besøg i hver enkelt saadan havn. Naar saaledes f. eks. en af den subvenerede norsk-spanske linjes baade paa udreisen til Italien anløb tre havne i distriktet og paa tilbagereisen fra Italien til Norge ligeledes lastede i tre havne i distriktet, saa figurerer den ikke mindre end seks gange i ovenstaaende tabeller saavel som i skibslisterne, uagtet den i virkeligheden ikke har gjort mere end én reise.

Aarets zifre viser en betydelig forøgelse i antal og tonnage baade for norske og for svenske skibe ved sammenligning med aaret 1898, hvilket aar imidlertid var særdeles ugunstigt paa grund af krigen. Hvad svenske skibe betræffer, er 1899 aars antal visselig respektive 3 og 5 mindre end aarene 1896 og 1894, men tonnagen overstiger hvert af de nævnte aars. De norske skibes antal overstiger med 53 og deres tonnage med 43 297 zifrene for den forudgaaende femaarsperiodes bedste aar eller 1897. Antagelig vilde denne tilvekst i vor skibsfart paa distriktet fremtræde end sterkere, dersom opgaver ogsaa kunde skaffes for de havne, i hvilke svenske og norske vicekonsuler ikke er ansat, men den officielle spanske statistik giver ingen zifre i denne retning.

Ifølge den forudgaaende femaarsperiodes skibslisters opgik de ved trafikken paa distriktets konsulsstationer indtjente bruttofragter til i kroner:

	1898.	1897.	1896.	1895.	1894.
For ankomne norske skibe	495 295	992 670	889 560	1 077 480	1 294 180
For afgaaede norske skibe	561 680	1 526 610	924 000	651 510	583 750
Tilsammen	1 056 975	2 519 280	1 813 560	1 728 990	1 877 930
For ankomne svenske skibe	254 486	339 900	327 400	304 600	322 400
For afgaaede svenske skibe	194 235	227 760	324 800	123 800	310 200
Tilsammen	448 721	567 660	652 200	428 400	632 600

Ifølge den for disse aar fulgte beregningsmaade skulde for aaret 1899 bruttofragterne have opgaaet til:

For norske skibe ankomne med ladning fra Norge	kr.	157 630
” — ” — ” — ” andre lande	”	369 620
Tilsammen for ankomne norske skibe	kr.	527 250
For norske skibe afgaaede med ladning til Norge	kr.	158 015
” — ” — ” — ” andre lande	”	344 340
Tilsammen for afgaaede norske skibe	kr.	502 355
Summa bruttofragter for norske skibe	kr.	1 029 605
For svenske skibe ankomne med ladning fra Sverige	kr.	77 895
” — ” — ” — ” andre lande	”	192 340
Tilsammen for ankomne svenske skibe	kr.	270 235

For svenske skibe afgaaede med ladning til Sverige	kr. 99 045
„ — „ — „ — „ andre lande	„ 127 770
Tilsammen for afgaaede svenske skibe	kr. 226 815
Summa bruttofragter for svenske skibe	kr. 497 050

Omendskjønt sjøfarten har tiltaget og fragsatserne i almindelighed snarere er stegne end faldne, skulde saaledes bruttofragternes beløb være stillestaaende eller i aftagende. Denne synbare modsigelse forklares deraf, at fragterne ikke er medregnet for de i „time-charter“ eller *maanedsbefragtning* anvendte dampskibe, hvis antal øges aar for aar. For aaret 1899 opgik antallet af saadanne, der lossede eller lastede ved distriktets konsulsstationer, til:

Med ladning ankomne norske dampskibe	157
„ — afgaaede „ —	174
Tilsammen norske	331
Med ladning ankomne svenske dampskibe	17
„ — afgaaede „ —	24
Tilsammen svenske	41

Som det blev bemærket i forrige aarsberetning, kan disse maanedsfrafter aldeles ikke ligestilles med de bruttofragter, som ifølge gjældende formular for konsulatets skibsliſter skal indføres i samme, da nemlig ved saadanne tidsbefragtninger befragterne sædvanligvis betaler kul, havneudgifter, konsulatafgifter, „despatch-money“ og andre udgifter, som rederierne ellers har at betale af de indtjente bruttofragtbeløb. Paa de hold, hvor man uden at fæste sig ved, at omhandlede fragter snarere kan betragtes som netto- end som bruttofragter, har forsøgt at fordele maanedsfrafter paa de forskjellige havne i forhold til reisernes tidslængde, har dette ei altid ladet sig nøiagtig gjøre, hvorved maa erindres, at maanedsfraften jo løber, endog naar skibet gaar i ballast. I enkelte havne er, tydeligen aldeles urigtig, hele maanedsfraften bleven opført som bruttofragt, i enkelte tilfælde baade i ankomst- og afgangslisen, uagtet skibet under en og samme maaned besøgte flere havne; i andre havne, og disse har udgjort flertallet inden dette distrikt, er for disse fartøier slet ingen bruttofragt opført, men kun gjort antegninger i skibsliſternes anmerkingskolonne om maanedsfrafterens beløb. Med tiltagelsen af anvendelsen af maanedsbefragtninger bliver i hvert fald den fragtstatistik, som grunder sig paa skibsliſterne, alt mere upaalidelig og ufuldstændig, og en konsekvent anvendelse af den senest angivne fremgangsmaade leder, som ovenfor sees, derhen, at de optjente fragters slutsummer alt mere formindskes, endog om skibsfarten øges og fragsatserne stiger. Til en vis grad gjælder det nu sagte muligens ogsaa for de fartøier, som er befragtede mod et vist beløb („lump-sum“) for en vis reise uanset de varekvantiteter, som losses eller lastes i de forskjellige havne, som ifølge certepartiet maa anløbes under reisen, hvilke skibes antal for Barcelonas distrikt i aaret 1899 har været 17 norske.

De i aaret 1899 inden distriktet oppebaarne konsulat- og ekspeditionsafgifter beløb sig til:

Konsulatafgifter.	For norske skibe.	Svenske skibe.	Tils.
I Barcelona	Pesetas 4 334.40	815.25	5 149.65
Ved vicekonsulstationerne	„ 12 371.25	4 780.65	17 151.90
Summa konsulatafgifter	Pesetas 16 705.65	5 595.90	22 301.55
hvoraf tilfaldt vicekonsulerne	„ 6 185.63	2 390.32	8 575.95
og tilfaldt konsulskassen	„ 10 520.02	3 205.58	13 725.60
Ekspeditionsafgifter.	I norske sager.	I svenske sager.	Tils.
I Barcelona	Pesetas 292.10	90.30	382.40
hvoraf tilfaldt konsulskassen 80 pct.	„ 233.68	72.24	305.92

Som heraf sees, er ikke medregnet heri de ekspeditionsafgifter ved generalkonsulatet, i hvilke konsulskassen ikke har andel, ligesaalidt som samtlige af vicekonsulerne oppebaarne og dem udelukkende tilfældende. For størstedelen udgjør de her oppebaarne afgifter saadanne, som erlægges for de konsulatbevis, der fordres af de spanske havnemyndigheder ved skibets udklarering.

Forandringerne i skibenes besætninger har ogsaa i aaret 1899 været yderst faa paa grund af, at vore distriktet besøgende fartøier sjelden eller aldrig kommer hid paa andet end kortere reiser fra og tilbage til skandinaviske, engelske eller kontinentale havne, ligesom ogsaa rømningstilfældenes faatal maa tilskrives vanskeligheden ved at erholde hyre her med de nationers skibe, paa hvilke vore sjømænd helst søger ansættelse. Sproget hindrer dem i at mønstre med spanske skibe, selv om tilfældet dertil var forhaanden.

I aaret afmønstredes fra svenske fartøier: i Barcelona 1 udlænding, i Malaga 1 do. samt paamønstredes i Barcelona 1 svenske; fra norske skibe afmønstredes: i Barcelona 2 udlændinger, i Malaga 2 nordmænd, i Valencia 1 udlænding samt paamønstredes i Barcelona 2 udlændinger, i Cartagena 1 nordmand, i Malaga 4 udlændinger. Som rømte anmeldtes fra norske skibe i Barcelona 1 udlænding og i Malaga 1 nordmand.

Skibsfarten i det hele paa Spanien viser for aaret 1899 nogen tilvekst og har, hvad de med last afgaaede skibes samlede tonnage angaar, til og med overstegit zifrene for aarene nærmest før krigen.

Import og export.

I forrige aarsberetning gjordes, støttet paa toldvæsenets prelimnære opgaver om ind- og udførsel af de vigtigste varesorter, en beregning af handelsomsætningens totalværdi, som udfaldt saaledes, at for aaret 1898 værdien af importen ansloges til 684 millioner pesetas og af exporten til 945 millioner pesetas. Imidlertid viser den nu udkomne korrigerede officielle statistik for aaret 1898, at importværdien var 723 444 369 pesetas og exportværdien 918 943 206 pesetas. De virkelige værdier for aaret 1898 oversteg altsaa, hvad importen betræffer, med omkring 39 millioner

pesetas og understeg, hvad exporten betræffer, med omkring 27 millioner pesetas de beregnede, og handelsbalancen viste i virkeligheden et til 195 498 837 pesetas opgaaende overskud for exporten mod 165 344 711 pes. for aaret 1897. Hvad handelsbalancen betræffer, bør dog anmerkes, at i de nu anførte zifre indbefattes ligeledes reimporterede spanske og reexporterede udenlandske varer samt guld og sølv, myntet og umyntet. Fradrages disse værdier, opgik den virkelige vareomsætning for aaret 1898 til: Import 590 647 052 pesetas og export 843 995 468 pesetas, udvisende et overskud af exportværdien over importværdien af 253 345 416 pesetas.

Da de preliminaere opgaver, som her publiceres nogen tid efter hvert kalendersaars udgang, dels ikke omfatter alle importerede og exporterede vare-sorter, og dels de deri givne tal altid senere undergaar høist betydelige rettelser, kan der, som netop er paavist, vanskelig ved hjælp afsamme gjøres nogen tilforladelig beregning om Spaniens handelsomsætning med udlandet for det senest henrundne kalendersaar. Saa nogenlunde kan man dog af dem dømme i det store hele om omsætningens tiltagen eller aftagen, saasom de omfatter det overveiende flertal af toldtarifens artikler, og deri indbefattes de største og vigtigste af disse. For de deri optagne artikler angives for de tre sidste aar følgende zifre:

	1897.	1898.	1899.
I m p o r t.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Raamaterialer	318 809 842	269 528 317	367 649 654
Fabrikvarer	193 355 038	154 936 894	295 270 198
Livsfor nødenheder	152 235 081	107 518 878	200 050 015
	664 399 961	531 984 089	862 969 867
Guld, uarbejdet og myntet	164 722	1 857 138	37 996 415
Sølv, — „ —	123 631 400	69 286 860	35 570 103
Total	788 196 083	603 128 087	936 536 385
E x p o r t.			
Raamaterialer	267 980 374	282 234 825	303 008 379
Fabrikvarer	203 899 637	158 743 358	144 040 001
Livsfor nødenheder	329 631 507	351 949 230	263 542 087
	801 511 518	792 927 413	710 590 467
Guld, uarbejdet og myntet	1 279 030	5 185 770	2 847 830
Sølv, — „ —	169 349 798	16 174 510	11 440 460
Total	972 140 338	814 287 693	724 878 757

I forhold til nærmest foregaaende aar synes altsaa exporten i 1899 at have gaaet ned, men importen er steget temmelig meget; for de i tabellen indgaaende varesorter med undtagelse af guld og sølv skulde saaledes importværdien have oversteget exportværdien med ikke mindre end 152 379 400 pesetas.

Hvad specielt angaar vareudbyttet mellem de forenede riger og Spanien, angiver den officielle statistik følgende totalværdier for aarene 1895—1898:

Aar.	Norge.		Sverige.	
	Import fra.	Export til.	Import fra.	Export til.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
1895	23 044 150	536 737	7 876 826	726 245
1896	17 277 735	1 785 264	5 574 275	925 471
1897	16 770 269	688 588	7 254 819	1 522 779
1898	13 173 306	1 895 809	4 197 817	863 098

Om disse zifre saavel som om de øvrige nedenfor nævnte og hentede fra den spanske statistik erindres, at disse til og med aar 1896 berører fra og til de enkelte lande direkte ankomne eller afgaaede varesorter uden hensyn taget til transitgods, medens derimod fra og med aaret 1897 zifrene opgives efter godsets virkelige oprindelsesland og virkelige bestemmelse efter behørigt afdrag eller tillæg af transiterende varer.

For aaret 1899 foreligger ingen detaljerede officielle opgaver hverken om kvantiteter eller værdier.

For aaret 1898 giver den spanske toldstatistik følgende zifre for de forskellige artikler, som ankom fra eller afgik til de forenede riger.

Import til Spanien aar 1898.

	Fra Norge.		Fra Sverige.	
	Kvantitet.	Værdi i pesetas.	Kvantitet.	Værdi i pesetas.
Varerubrik i toldtarifen.				
Sten, diverse, cement etc. kg.	—	—	26 741	1 337
Stenkul "	—	—	500	15
Benzin, gasolin etc. "	—	—	21	6
Mineralier "	1 016	25	—	—
Glas (buteljer, flasker etc.) "	598	179	13 427	4 028
Lerkar, ilfaste, etc. "	—	—	2 054	3 492
Porcelæn "	—	—	166	432
Støbejern og støbestaal "	—	—	1 580	221
Fint støbestaal, stænger, baand og plader "	—	—	315	442
Smedet jern og staal, almindeligt i stænger, af alle slags "	16 769	3 689	639 591	140 711
Smedet jern i plader af 3 mm. tykkelse og derover "	—	—	1 436	359
Do. do. under 3 mm. og baand "	—	—	14 315	4 008
Smedet jern i form af søm, spiger, skruer, stift etc. "	70 587	31 764	21 850	9 832

Varerubrik i toldtarifen.	Kvantitet.	Fra Norge.	Fra Sverige.
		Værdi i pesetas.	Værdi i pesetas.
Finere jernmanufaktur-			
varer kg.	—	—	251 376
Zink (i stænger etc.) .	—	—	6 4
Do. (i arbeidet stand) .	—	—	379 512
Tjære, beg etc.	45	8	6 597 1 188
Rødfarve m. m.	112	140	— —
Tran, medicin-	48 957	39 166	— —
Farveekstrakter	1 441	1 513	— —
Farver, præparerede . .	4 567	6 851	434 651
Salt	—	—	10 —
Lim og albumin	—	—	1 353 1 218
Kemikalier, diverse, . .	—	—	27 27
Sæbe	—	—	10 5
Spermaceti og voks . . .	20	33	2 3
Parfumer og essencer . .	—	—	18 144
Raasilke	—	—	104 5 928
Træmasse for papir-			
fabrikation	6 662 223	1 132 577	5 583 372 949 172
Bøger og andre tryksa-			
ger paa spansk	—	—	68 228
Tapeter	—	—	313 494
Pakpapir, ordinært . . .	—	—	440 330
Papir, tyndt til pak-			
ning af frugt	9 991	9 991	3 900 3 900
Papir, ikke særskilt			
specificeret	—	—	798 1 756
Pap	—	—	50 000 17 500
Egestav stkr.	—	—	6 000 5 700
Træ, almindeligt i plan-			
ker, bord etc. kubm.	4 234	275 210	40 129 2 998 385
Do. do., høvlet, falset			
til kasser	—	—	10 820
Do. do., arbeidet	kg.	—	3 304 6 608
Do. finere, do. møbler			
etc.	—	—	2 195 5 487
Do. alle slags, do. med			
forgyldning etc.	13	73	— —
Kul, ved og andre vege-			
tabilier tilhørende			
brændemateriale	tons	90 8 100	80 7 200
Materialer for kurvtil-			
virkning etc. kg.	200	44	350 77
Huder, skind, uberedte .	20 780	41 560	— —
Skotøi	—	—	5 130
Fiskeguano	43 928	109 820	— —
Fiskerogn etc.	891 271	178 254	82 240 16 448
Maskiner & maskindele			
af kobber	—	—	28 98

Varerubrik i toldtarifen.	Kvantitet.	Fra Norge.		Fra Sverige.	
		Værdi i pesetas.		Værdi i pesetas.	
Do. do. af diverse slags	kg.	282	423	416	624
Træfartøier og baade					
under 50 tons . . .	stk.	1	200	—	—
Kjød i saltlage . . .	kg.	—	—	160	103
Flesk	”	—	—	86	95
Smør	”	27	97	1 219	4 388
Klipfisk og stokfisk . .	”	17 395 537	11 307 099	—	—
Fiskemel	”	2 994	1 946	—	—
Fisk, nedl., røget etc.	”	563	310	86	47
Ris, skallet	”	—	—	5	2
Hvedemel	”	—	—	100	34
Grønsager, tørrede . . .	”	—	—	24	6
Haveprodukter	”	—	—	140	15
Frugt	”	55	22	189	75
Sukker	”	—	—	50	32
Kaffe	”	—	—	50	125
Alkohol & brændevin	liter	—	—	40	16
Likører	”	—	—	59	295
Øl	”	1 471	691	—	—
Konserver, diverse . . .	kg.	62	310	—	—
Konfekterur, finere bag-					
verk	”	18	54	23	69
Brød	”	—	—	505	252
Ost	”	24	60	—	—
Knapper	”	—	—	324	2 268
Tomme sække	stk.	23 097	23 097	425	425

Export fra Spanien i aaret 1898.

Varerubrik.	Kvantitet.	Til Norge.		Til Sverige.	
		Værdi i pesetas.		Værdi i pesetas.	
Glasvarer	kg.	1 657	580	257	90
Bark og garveri-					
materialer	”	13 364	1 871	—	—
Vegetabiliske pro-					
dukter, diverse	”	11 813	12 998	—	—
Farvestofte	”	250	75	1 056	317
Salt	”	30 714 305	460 715	12 588 100	188 821
Tomme sække	stk.	197	197	203	203
Haar og børster	kg.	—	—	195	32
Bøger og noter	”	—	—	112	336
Træ, arbeidet til					
møbler etc.	”	149	298	500	1 000
Bødkerarbejder	”	141 228	48 018	86 314	29 347
Kork, uarbeidet	”	—	—	15 476	8 202
Flaskekork	1 000	719	10 066	661	9 254

Varerubrik.	Kvantitet.	Til Norge.	Til Sverige.
		Værdi i pesetas.	Værdi i pesetas.
Esparto kg.	400	44	—
Huder og skind	1 480	3 107	—
Fjær	51 339	23 103	8 185
Gitarer og andre musikinstr.	82	984	—
Erter kg.	—	—	4 000
Mandler, skallede	17 199	30 958	1 190
Oliver	60	45	715
Hasselnødder	11 257	8 443	2 985
Figen, tørrede	26 385	6 332	111 864
Valnødder	1 200	456	—
Rosiner	919 555	459 777	358 357
Citroner	16 689	5 008	—
Appelsiner	391 005	39 100	—
Vindruer	14 811	5 184	76 986
Anis	6 161	5 853	327
Olivensolje	396 035	336 630	2 073
Brændevin liter	1 027	616	—
Likører	77	154	—
Vin, ordinær	1 233 935	246 787	967 394
Do. sherry og lignende	126 368	151 642	152 463
Do andre sorter	14 867	9 664	—
Vineddike	—	—	64
Konserver kg.	2 251	3 377	570
Tøisko dus.	—	—	84

Hvad angaar de vigtigste af de fra de forenede riger til Spanien indførte artikler, hid sættes følgende nærmere opgaver, med hensyn til hvilke dog anmerkes, at de i den spanske statistik givne værdier i adskillige tilfælde turde afvige ganske betydelig fra de virkelige. Samme fastsættes nemlig aarlig for hver særskilt rubrik af toldtarifen med en vis middelværdi for samtlige under rubriken indgaaende artikler, mellem hvis priser der ofte findes ganske stor forskjel.

I første række blandt disse importartikler figurerer fremdeles de norske fiskeriers produkter, og særlig, hvad Barcelonas distrikt angaar, klipfisken. Den officielle statistik gjør ingen forskjel mellem klip- og stokfisk, men af sidstnævnte importeres hid kun ubetydelige kvantiteter. Af begge sorter til sammen indførtes i aaret 1899 til hele Spanien 37 529 629 kg. værdsat til 23 430 702 pesetas.

Importen for de nærmest foregaaende fem aar var:

I aaret	1898	34 924 779	kg.	værdsat til	22 701 106	pesetas
- "	1897	40 460 086	"	—	24 276 051	"
- "	1896	40 618 408	"	—	24 371 043	"
- "	1895	45 863 475	"	—	27 518 085	"
- "	1894	44 698 276	"	—	23 690 086	"

	Overført	kg.	4 718 500
Fransk sjøværts fra Marseilles distrikt . . .	kg.	358 595	
Do. fra Bordeaux og La Rochelle pr. jernbane fra Pasajes	"	357 000	
			715 595
Skotsk og engelsk			212 250
og et pr. jernbane fra Tarragona ankommet parti af ukjendt oprindelse			10 000
hertil kommer norsk stokfisk			10 000
	Tilsammen	kg.	5 666 345

Til Tarragona:

Norsk, fra Norge sjøværts	kg.	2 038 000	
Do. - Bilbao pr. jernbane	"	24 000	
			kg. 2 062 000
Islandsk og færøfisk sjøværts			48 000
Fransk			231 100
Skotsk			5 000
	Tilsammen	kg.	2 346 100

Til Valencia:

Norsk, fra Norge sjøværts	kg.	185 000	
Do. - Barcelona —	"	10 000	
			kg. 195 000
Fransk, fra Marseilles distrikt	kg.	380 400	
Do. - Bordeaux —	"	302 750	
			683 150
Skotsk			10 000
Labrador, sjøværts direkte	kg.	2 064 517	
Do. via Alicante	"	50 000	
			2 114 517
Newfoundlandske			197 500
	Tilsammen	kg.	3 200 167

Til Alicante:

Norsk, fra Norge sjøværts	kg.	225 000	
Fransk, fra Bordeaux	"	1 273 000	
Newfoundlandske og Labrador	"	1 544 000	
	Tilsammen	kg.	3 042 000

Til Cartagena:

Norsk, fra Norge sjøværts	kg.	580 000
Fransk	"	27 500
Newfoundlandsk og Labrador	"	663 333
Tilsammen		kg. 1 270 833

Til Almeria:

Norsk, direkte sjøværts .	kg.	10 450
---------------------------	-----	--------

Til Malaga:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	688 488
Fransk	"	22 893
Labrador	"	1 495 997
Newfoundlandsk	"	2 322 036
Fra Tyskland af ikke angiven oprindelse	"	1 362
- Holland - " " —	"	164 564
Tilsammen		kg. 4 695 340

Importen til distriktet skulde altsaa have steget til kg. 20 231 235 for aaret 1899 imod kg. 17 948 678 i aaret 1898, og skulde hver enkelt af de konkurrerende fiskesorter være indgaaet i denne totalsum med følgende kvantiteter:

	I aaret 1899.	I aaret 1898.
Norsk klipfisk	kg. 5 821 438	kg. 5 462 465
Do. stokfisk	" 10 000	" 32 625
Islandsk og færøfisk	" 2 706 000	" 2 556 200
Fransk	" 2 953 238	" 2 119 574
Skotsk og shetlandsk	" 227 250	" 110 154
Newfoundlandsk og Labrador	" 8 337 383	" 7 646 761
Ikke angiven oprindelse	" 175 926	" 20 899
Tilsammen		kg. 20 231 235
		kg. 17 948 678

Af de ovennævnte zifre fremgaar blandt andet, at medens forbruget af Newfoundland- og Labradorfisk er høist betydeligt i distriktets sydligere steder, finder saadan vare ingen afsætning i Barcelona og Tarragona, det vil sige i Katalonien. I denne provins foretrækker man den dyrere islandske, skotske og norske klipfisk. Den franske fisk synes besynderlig nok at vinde indpas over hele linjen. At den norske fisk har kunnet beholde sin position, turde først og fremst bero paa, at klimatiske og andre med dens tilberedning sammenhørende forhold gjør denne vare holdbarere i aarets varmeste maaneder end anden fisk, samt ogsaa derpaa, at de første sendelser af aarets nye fisk pleier at ankomme hid omtrent samtidig med begyndelsen af den varmeste periode, medens f. eks. den islandske først kommer omkring tre maaneder senere. Forretnings-

folk her paa pladsen synes tilbøielige til at antage, at den norske fisk i den øvrige del af aaret vil finde mere og mere vanskelig afsætning hersteds, forsaavidt den stadig stiller sig saa dyr som i de sidste aar, og man befrygter, at konsumenterne i længden vil vende sig til den billigere franske vare.

Da altsaa Barcelona — ved siden af Tarragona — er det vigtigste konsumtionssted i dette distrikt for den norske klipfisk, gives her en samlet opgave fra rapporterne til det kongelige indredepartement over prisnoteringerne i det forløbne aar for de her gangbare, med den norske klipfisk konkurrerende sorter, som importeres fra andre hold. Priserne er beregnede i pesetas pr. 40 kg. ved salg fra magasin i Barcelona:

Rapportens datum.	Norsk.		Islands. Directo.	Islands. Libro.	Færø.
	1ma	2da			
9de januar .	43 à 45,	40 à 42	48	48	—
17de " .	43 à 45,	40 à 42	48	48	—
4de februar .	40 à 45		48	48	—
17de " .	40 à 43		48	48	—
8de marts .	45		45	45	—
24de " .	—		43	43	—
6te april .	—		43	43	—
25de " .	—		42 à 43	43	—
5te mai .	40		44	44	—
25de " .	—		40	45	—
5te juni	nyfisk				
	46 à 48		40	44	—
27de " .	48	46	48	—	50
6te juli .	46	45	—	—	—
27de " .	46/47,	45	—	—	—
7de august .	47 à 48	45	—	—	49
25de " .	46 à 47,	43 à 44	46	40	—
6te septb. .	46 à 47,	43 à 44	46 à 52,	40	—
25de " .	50	48	51	—	55
6te oktbr. .	48 à 50		48 à 50	48 à 50	—
25de " .	48 à 49		50	—	50 à 51
4de novbr. .	48 à 49		48 à 50	—	50 à 51
27de " .	48 à 49	47 à 48	49	46	50
5te decbr. .	49	47 à 48	49 à 50,	46	50 à 51
23de " .	45		47,	45 50, 45	—

	Inglés. Skotsk.	Fransk. Bank.	Islands.
9de januar .	50	40 à 42	44
17de " .	47 à 50	40 à 42	44
4de februar .	47 à 52	40 à 43	—
17de " .	47 à 52	40 à 43	—
8de marts .	45 à 52	40 à 43	—
24de " .	—	41	—
6te april .	—	41	—

Rapportens datum.	Inglés.	Fransk.	
	Skotsk.	Bank.	Islands.
25de april	—	42 à 43	—
5te mai	—	43	—
25de „	50 à 52	—	—
5te juni	—	—	—
27de „	52	—	44
6te juli	—	—	44
27de „	—	—	—
7de august	48 à 53	—	—
25de „	48 à 50	—	—
6te september	50 à 51	—	—
25de „	48 à 54	—	—
6te oktober	45 à 52	45	46 à 47
25de „	53	42	46
4de november	52	40 à 45	46
27de „	50 à 52	42 à 45	44 à 45
5te december	51 à 52	42 à 45	44 à 45
23de „	52	42 à 44	—

I de foregaaende fem aar havde for de samme sorter den høieste og laveste pris stillet sig saaledes:

Aar	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.
1898 .	50	50	37	50	37	50	50	52
1897 .	28	40	26	41	36	38	32	38
1896 .	30	44	32	41	38	42	30	41
1895 .	28	40	35	44	33	42	36	43
1894 .	22	38	33	45	34	41	—	—

Aar	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.
1898 .	42	54	35	48	36	47
1897 .	38	46	20	36	30	37
1896 .	38	45	31	36	33	38
1895 .	38	48	33	34	36	43
1894 .	38	48	22	37	40	40

Af tran importeres adskilligt til Spanien saavel til medicinsk som til industrielt brug. For 1899 foreligger ingen officielle cifre; importen fra Norge for aaret 1898 sees af den oven indtagne importtabel. I Barcelona blev ifølge fra toldboden erholdte opgaver toldbehandlet i aaret 1899 132 159 kg., hvoraf fra Norge 105 322 kg. og fra England 19 719 kg. Med den norske tran konkurrerer til fabrik- og industrielle øiemed adskillige slags af „animalsk fedt“, hvoraf i 1899 indførtes til Spanien ialt 18 148 453 kg. I den sidste tid har man her udbudt en i Belgien tilvirket „fiskelevertran“ til en saa overordentlig lav pris, at dersom varen forøvrigt viser sig anvendelig og kan leveres i større kvantiteter, turde afsætningen af den norske tran neppe kunne undgaa at lide afbræk.

Trælastimporten til Spanien, som i nogle aar var i stadigt aftagende, er i aaret 1899 atter vokset ganske betydelig. For nævnte aar og de fem foregaaende viser den officielle statistik følgende importkvantiteter:

	1894.	1895.	1896.
Almindeligt saget og hugget virke kub.m.	482 716	473 426	387 623

	1897.	1898.	1899.
Do. " " "	399 228	282 246	444 599

	1894.	1895.	1896.
Høvlede, spantede etc. bord, kassebord o. d. kub.m.	5 710	2 338	3 253

	1897.	1898.	1899.
Do. " - " — " "	2 641	1 175	8 313

Af det i aaret 1898 indførte almindelige sagede og huggede virke kom fra:

Norge	kub.m.	4 234
Sverige	"	46 129
Rusland	"	73 822
Frankrige	"	41 540
Finland	"	32 475
Portugal	"	31 506
Amerikas forenede stater .	"	22 493
Britisk Nordamerika . .	"	20 077
England	"	1 534
Andre lande og ukjendt oprindelse	"	8 436

Tilsammen kub.m. 282 246

Afsætningen til Spanien af skandinaviske saavel som finske trævarer formidles væsentligst af i Barcelona etablerede norske og svenske agenter, som med talrige kontorfolk under stadige reiser hele landet rundt opsøger kunderne. At komme i direkte forbindelse med de spanske kjøbere lader sig neppe gjøre, og turde det i hvert fald af flere grunde være mindre tilraadeligt at gjøre direkte salg, selv om offerte eventuelt skulde indgaa fra en spansk konsument. Paa anmodning giver generalkonsulatet altid fuldstændige oplysninger om de skandinaviske agenter her, som kan antages for skikkede.

Det samme gjælder om træmasse for papirtilvirkning, af hvilken vare Spanien aarligen importerer betydelige kvantiteter i første række fra Norge og Sverige. Totalimporten for aaret 1899 opgives at have været kg. 21 152 806 imod kg. 17 071 265 i aaret 1898 og kg. 20 629 382 i aaret 1897.

Den spanske statistik skjelner ikke mellem mekanisk og kemisk masse. De i aaret 1898 importerede kvantiteter fordeler sig paa følgende lande:

Fra Norge	kg.	6 662 223
” Sverige	”	5 583 372
” Belgien	”	1 998 739
” Tyskland	”	1 827 603
” England	”	361 715
” Holland	”	337 404
” Frankrige	”	100 850
” Østerrige	”	57 503
” Amerikas forenede stater	”	54 086
” britiske besiddelser i Asien	”	50 332
” Schweiz	”	20 768
” Algeriet	”	16 670

Tilsammen kg. 17 071 265

I den sidste tid siges efterspørgselen at have været meget livlig, og har de spanske papirfabrikanter fundet sig villige til, uagtet de høje priser paa træmasse, at slutte kontrakter for næste aars leverance. Dette tyder paa en livlig virksomhed ved papirfabrikerne og ønsket om at undgaa en mulig afbrydelse af driften ved i god tid at sikre sig uafbrudt tilgang af raamateriale. Under disse omstændigheder kan vel ikke ventes nogen stigning i importen af papir og pap, idetmindste ikke hvad angaar sedvanligere sorter, af hvilke den udenlandske tilvirkning ikke i prisbillighed kan konkurrere med den indenlandske spanske toldbeskyttede artikel. Af papir er det kun finere sorter som luksus, glans, fantasi og pergamentpapir, som her kunde finde noget marked; i denne branche er det især hollandske og tyske huse, som synes at have vundet en kundekræds i Spanien.

Importen af jern og staal var ifølge ovenstaaende importtabel i aaret 1898 noget mindre end aaret forud, og efter alt at dømme er ingen forbedring indtraadt i 1899. Den spanske jern- og staalindustri, som er i stadig livlig udvikling, gjør sig alt mere og mere uafhængig af import fra udlandet, hvad saavel raamateriale som fabrikerede varer angaar. Saalænge priserne stiller sig saa høje i Sverige, turde afsætning til Spanien ikke kunne ventes for andet end mindre kvantiteter af visse slags for visse specielle brug.

Et slaaende eksempel paa den spanske industris udvikling giver artikelen *hesteskosøm*, af hvilken før betydelige kvantiteter indførtes hid fra Norge og Sverige, medens derimod nu denne import kan siges paa det nærmeste at være ophørt, siden en stor indenlandsk fabrik er istand til at fylde markedets behov. Det spanske fabrikat formaar ikke at maale sig med vore artikler med hensyn til raamaterialets godhed, kanske ikke heller med hensyn til udseende etc., men det er godt nok til at tilfredsstille konsumenternes fordringer og er — billigere! Da toldstatistiken under en og samme rubrik optager ikke blot hesteskosøm og anden søm, men ogsaa spiger, skruer, nub, stifter, møbelspiger etc., kan man ikke af disse opgaver paavise nedgangen i importen af denne artikel i det hele. Imidlertid kan det antages, at meget lidet andet gods under denne rubrik end hesteskosøm kommer fra Norge og Sverige. Medens importen for aaret 1897 var fra Norge 127 254 kg. og fra Sverige 31 420 kg., er de tilsvarende zifre for aaret 1898 respektive 70 587 kg. og 21 850 kg. For aaret 1899 antages resultatet at have været endnu værre.

Vekselkurserne var ogsaa i 1899 ikke blot i det hele taget vel høie til ikke at virke hemmende paa de spanske forretninger, men ogsaa ganske variable. De høieste og laveste noteringer i hver maaned for £ og 100 francs findes angivne i følgende tabel:

1899.	Pr. £ 1. 0. 0 stg.		Pr. 100 francs.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
I januar maaned.	34.50	32.65	136.00	129.60
- februar —	32.90	32.43	130.50	128.75
- marts —	32.50	30.40	129.00	121.00
- april —	31.25	29.25	124.00	116.00
- mai —	30.90	30.00	122.50	119.00
- juni —	31.95	30.65	126.50	121.75
- juli —	31.25	30.75	123.70	122.10
- august —	31.33	31.05	124.20	123.00
- septbr. —	31.25	31.10	123.65	123.25
- oktober —	32.80	31.20	129.50	123.40
- novbr. —	31.90	31.70	126.50	125.70
- decbr. —	32.50	31.93	128.40	126.30

Den høieste notering i aaret har altsaa været 136 pesetas pr. 100 francs og 34.50 pesetas pr. £ 1. 0. 0 og den laveste 116 pesetas pr. 100 francs og 29.25 pesetas pr. £ 1. 0. 0.

Kursnoteringerne i Barcelona turde nu kun i ringe grad direkte berøre salgene fra Norge og Sverige hid, da nemlig for vore vigtigste stapelartikler fisk, trævarer o. d. priserne nu i almindelighed stipuleres i francs eller pund, og betalingen sker gennem veksler domicilierede i Paris, London eller Hamburg. Det samme gjælder ogsaa almindeligvis, hvad angaar fragterne. Men indirekte maa naturligvis de høie kurser virke hæmmende paa importen ved at forhøie prisen i pesetas paa alle udenlandske varer og derved dels formindske konsumenternes kjøbelyst, dels muliggjøre konkurrence fra den indenlandske industris side.

Nürnberg.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Bernhard Lang.

Almindelig oversigt. Det økonomiske opsving, som i Tyskland er gaaet yderligere fremad i aaret, har ogsaa indvirket velgjørende paa de fleste forretninger inden mit distrikt, saa at man med tilfredshed kan se tilbage paa det forløbne aar. Paa grund af indlandets betydelige varebehov absorberede det store masser af herværende industriprodukter; derfor blev det ikke saa kjendeligt, at udførselen af en del artikler, især til de forenede stater, gik tilbage mod forrige aar. Krigen mellem England og Transvaal har ikke havt ubehagelige følger for landets industri.

Bankforretninger. Som følge af handelens og næringernes opsving

har rentefoden i de sidste seks aar været i stadigt stigende og naaede dette aar sit høieste standpunkt. Mod aarets slutning udgjorde renten for veksler 7 pct., for lombardlaan 8 pct. Aarsagen til denne enorme stigning laa tildels i den engelsk-afrikanske krig, men fremkaldtes hovedsagelig ved pengebehov inden den tyske industri, som i vigtige produktionsgrene mere og mere udvider sin virksomhed. Specielt gjælder dette jernindustrien i hele dens omfang samt den kolossale udvikling paa elektricitetens omraade. Som en naturlig følge heraf har ogsaa priserne for raamateriale, fabrikatet samt arbejdsloønnene undergaaet en væsentlig forhøielse, hvilket paa den anden side har udkrævet større driftskapital og længere kredit, og herved forklæres rentefodens eksorbitante høide. At den knappe pengetilgang vilde indvirke hæmmende paa handelen med værdipapirer, var givet; følgende tal er betegnende for kursfaldet:

Det 3 pct. tyske rigslaan	fra 94 $\frac{1}{4}$ til 88 $\frac{1}{2}$ pct.
„ 3 „ bayerske statslaan	„ 93 $\frac{3}{4}$ - 88 „
„ 3 $\frac{1}{2}$ „ „ —	„ 101 - 97 „
„ 3 $\frac{1}{2}$ „ obligationer	„ 97 $\frac{3}{4}$ - 94 „

I trævarebranchen herskede en livlig virksomhed hele aaret igjennem; indkjøbspriserne stillede sig overordentlig høie, og dette i forbindelse med den omstændighed, at salgspriserne ikke fulgte parallelt hermed, medførte kun maadelig fortjeneste. Meget føleligt indvirkede den østerrikske konkurrence, uagtet tolden pr. vognladning beløber sig til mk. 80.

Exporten var ret livlig i trægalanterivarer- og luksusmøbelbranchen, men denne industri lider væsentlig under modens raske omskiftelser.

Jernindustrien kunde opvise en tilfredsstillende forretningsgang. Raaprodukternes hurtige prisstigning medførte naturligvis en tilsvarende forhøielse for alle jernvarer, og efter forretningernes nuværende stilling er det antageligt, at de høie noteringer ogsaa kommer til at holde sig i aaret 1900. Der klagedes meget over smeltehytternes lange leverancetid, der f. eks. for stångjern ofte udtraktes til 6 à 9 maaneder. Jernverket Maximilianshütte i Oberpfalz tilvirkede 101 449 tons Bessemer-, Spiegel- og Thomas-rujern og 85 964 tons støbestaal. Verket gav en uddeling af ikke mindre end 40.83 pct.

Maskinfabriker. Streiken i de bøhmiske kulgruber var et haardt slag for denne og en mængde andre industrier, som udelukkende dækker sit kulbehov fra disse distrikter. Vistnok lykkedes det at erholde kul fra Saar- og Ruhrtrakten og derved at forebygge en almindelig stagnation i driften, men man maatte samtidig betale rædsomt høie priser. De nuværende handelstraktaters følger er vedblivende uforandrede. Udførselen af maskiner til Østerrige er derved fuldstændig spærret, og Rusland, som selv har en opadstræbende maskinindustri, er den eneste kunde for visse specialmaskiner. For indenlandsk regning var verkstederne rigelig sysselsatte paa alle branchens omraader, saasom brobygning, maskiner, dampkjedler, støbegods, jernbanevogne etc. Paa grund af den forøgede trafik opstod trængende behov for person- og godsvogne, saa at verkerne blot med møie kunde effektuere indgaaende bestillinger. Efter landbrugsmaskiner raadede livlig efterspørgsel, og disse fabrikata, isærdeleshed meierianlæg, er meget afgjorte.

For Nürnberger kortevare- og legetølexporten var konjunkturerne ikke saa gode, da fabrikkerne maatte forhøje sine noteringer paa grund af de stigende priser paa raamaterialerne. Det var i de fleste tilfælde ikke muligt for exportørerne at meddele dette i betimelig tid til kunderne i de fjernere verdensdele, og for ikke aldeles at gaa glip af de allerede indløbne bestillinger maatte fabrikkerne ofte ekspedere til de gamle priser. Til skade for branchen fabrikres nu mangen artikel, som tidligere blot tilvirkedes hersteds, ogsaa i udlandet og udbydes til lavere priser.

Fabrikationen af blyanter kunde med fordel udvides, takket være den stigende konsumtion i Tyskland. Exporten til udlandet opnaaede fjoraarets omfang. Østerrige konkurrerer vedvarende skarpt, derimod kommer indførselen fra de forenede stater ikke mere i betragtning. Til Rusland holder afsætningen sig endnu paa samme niveau, indtil den russiske blyantindustri bliver istand til at fremstille en med det tyske fabrikat jævngod vare.

Broncefarve- og brokadefabrikationen. Som følge af abnormt høje metalpriser især for kobber og tin har denne branche havt meget at gaa igjennem, og uagtet flere fabriker bestræbte sig for at forhøje noteringerne for det færdige fabrikat, er dette alene lykkedes i isolerede tilfælde.

Elektricitetsindustrien er vedvarende i stigende, saavel hvad produktion som omsætning angaar. Elektricitetsaktieselskabet Schuckert & Co., et af de mest fremragende verker paa kontinentet, maatte yderligere forøge arbeiderantallet med 1 500 mand. I uddeling giver selskabet aarlig ca. 15 pct. Jo mere denne industri udvikles, desto højere priser maa den ogsaa betale for de nødvendige raastofte; fremfor alt gjælder denne prisforhøjelse valset jern, som er blevet 50 pct. dyrere; dynamoplader er steget 30 pct., messing 30 pct., tin 50 pct., træ 10 pct., stenkul 6 pct., kabel- og lysledninger 20 pct., kobberet betingede 30 pct. mere end ved aarets begyndelse.

Textilindustrien. Bomuldsspinderierne led ligesom i forrige aar under trykket af aldeles abnorme forholde paa bomuldsmarkedet. I Amerika indtraf tvende rigelige bomuldshøster efter hverandre, hvilket bevirkede, at bomuldspriserne indtil juli maaned holdt sig paa et meget lavt standpunkt. Fra juli til december kunde man iagttage en liden prisforhøjelse. For væverierne stillede aaret sig for saa vidt gunstigt, som den almindelige velstand foranledigede større efterspørgsel efter vævede bomulds- og uldtøier.

Linspinderierne arbejdede under gode konjunkturer. Linhøsten 1898 afgav med hensyn til kvantitet og kvalitet godt udbytte, og priserne holdt sig paa samme niveau indtil høsten, men steg da som følge af 1899 aars daarlige høst omkring 40 pct.

Granit- og syenit. Saavel sliberierne som stenbruddene kunde opvise en livlig forretningsgang. Fortjenesten for arbejdsgiverne blev desuagtet meget maadelig paa grund af lønningernes stigning aar for aar samt højere jern- og kulpriser. Bestillinger paa trapper, trotoirsten, stenheller og sokler var rigelig forhaanden og vilde have foranlediget større omsætning, hvis ikke en følelig mangel paa arbejdere havde gjort sig gjældende. Afsætningen af disse

produkter sker hovedsagelig til Nordtyskland, Rhintrakterne og Württemberg. Sliberierne i Fichtelgebirge er fremdeles henviste til den svenske granit i stort omfang, endskjønt det indenlandske material forøvrigt ikke lader noget tilbage at ønske.

Efter metalvarer, optisk og mekanisk legetøi herskede meget livlig efterspørgsel. Exporten heraf vanskeliggjøres for en stor del derved, at gjenstande, monterede af forskjelligt material, stedse belægges med den høieste toldsats, uagtet hovedbestanddelen bærer en meget lavere told. Den vedvarende prisstigning for samtlige raamaterialier samt voksende lønninger tvang fabrikanterne til at forhøje priserne paa det færdige fabrikat med 10 pct., en berettiget foranstaltning, som sluttelig ogsaa akcepteredes af kjøberne.

Speil- og vinduesglastilvirkningen havde meget at kjæmpe mod udenlandsk konkurrence; især holdt de nordamerikanske fabrikker sine noteringer paa et saa trykket niveau, at exporten til dette land næsten gik med tab; til andre gebeter og indlandet var der derimod normal afsætning og bedre priser.

Velocipedfabrikerne arbeidede under ugunstige forholde, og overproduktionen førte til yderligere nedsættelse af salgspriserne.

Pensel- og børstefabrikerne var i almindelighed tilfredse med forretningens forløb, uagtet ogsaa raamaterialet for disse artikler har undergaaet en væsentlig prisforhøielse.

Margarin og kunstmør. Ængstelserne for, at loven af 15de juni 1897 skulde blive til skade for margarinets afsætning og konsumering, har ikke bekræftet sig; forretningerne viste sig at blive meget livlige og lønnende, hvortil de høie priser for natursmør tildels turde have bidraget.

Humlehandelen. Den kolde vaar i forening med en i begyndelsen yderst tør sommer fremkaldte ængstelse for høsten; regnperioden i august forbedrede imidlertid atter udsigterne. Resterne af 1898 aars høst var medio august paa det nærmeste forbrugte, hvorfor sterk efterspørgsel efter ny vare opstod, endnu forinden humlen var rukkert at komme ind i halvtør tilstand. Indkjøbet gik temmelig raskt for sig uden altfor heftige prisvekslinger; alene i Spalterlandet dreves noteringerne op mod slutningen af september, saa at halvtør vare endog blev betalt med mk. 130. Disse hastige opkjøb syntes blot at være af spekulativ natur, thi efter den egentlige sæsons slutning torvførtes i det nye aar store partier fra første indkjøb, hvorved en prisreduktion indtraadte. Noteringerne i september varierede mellem mk. 50—130 pr. centner. Afkastningen i Bayern udgjorde omkring 300 000 ctr. mod 262 000 ctr. i aaret 1898. Deraf udførtes til Sverige 8 324 ctr., til Norge 2 450 ctr. mod resp. 6 202 og 1 934 ctr. i aaret 1898.

Bryggeriindustrien udvikledes yderligere i aaret. Priserne for humle og byg var meget moderate og gunstige for bryggeriernes rentabilitet. Maltforbruget forøgedes fra 321 362 hl. til 343 817 hl.

Forretningerne i delikatesser og konserver var ret tilfredsstillende.

Norske sardiner og ansjovis finder god afsætning. Hermetiske oksetunger er med stort held blevet importeret fra Amerika og har vundet bifald. Paa hummer var der ogsaa god afsætning.

Vinhandelen har ikke undergaaet nogen forandring mod det forløbne aar. Vinhøsten i Tyskland faldt daarlig ud i kvantitativ henseende, og dens kvalitet lod ogsaa adskilligt tilbage at ønske.

Ekspeditionsafgifterne for 1899 udgjorde for svenske ekspeditioner mk. 426.00, for norske mk. 230.00.

Stettin.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul F. L. P. Ivers.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	39	8 989	118	61 300	157	70 289	6	1 601	36	11 251	42	12 852
Seilskibe	101	27 091	17	3 600	118	30 691	19	1 876	37	3 568	56	5 444
Sum	140	36 080	135	64 900	275	100 980	25	3 477	73	14 819	98	18 296
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	40	37 052	40	37 052	-	-	5	1 331	5	1 331
Seilskibe	1	72	5	2 759	6	2 831	-	-	1	72	1	72
Sum	1	72	45	39 811	46	39 883	-	-	6	1 403	6	1 403
Totalsum af ladede fartøier	141	36 152	180	104 711	321	140 863	25	3 477	79	16 222	104	19 699
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	5	2 777	5	2 777	28	6 129	93	54 274	121	60 403
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	49	19 821	12	5 358	61	25 178
Sum	-	-	5	2 777	5	2 777	77	25 950	105	59 632	182	85 581
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	4	1 037	4	1 037	-	-	39	36 758	39	36 758
Seilskibe	-	-	1	72	1	72	2	869	4	1 961	6	2 831
Sum	-	-	5	1 109	5	1 109	2	869	43	38 719	45	39 589
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	10	3 886	10	3 886	79	26 819	148	98 351	227	125 170

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 834 893.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 194 047.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 1 560 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 999 dr. 205 180 tons, til hovedstationen 779 dr. 153 903 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 6 189.38, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 293.28; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 146.64. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 5 948.88, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 517.20; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 258.60.

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 158.26, i svenske sager kr. 284.44, i andre sager kr. 28.00.

Til distriktets forskellige stationer ankom i 1899 følgende antal:

Svenske fartøier:

	Antal.	Tons.
Stettin	779	153 795
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	13	2 043
Greifswald	15	1 650
Rügenwalde	5	998
Stolpmünde	17	1 410
Stralsund	45	7 747
Swinemünde	115	36 592
Wolgast	10	837
Sum	999	205 072

Norske fartøier:

	Antal.	Tons.
Stettin	280	103 757
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	1	307
Greifswald	2	617
Rügenwalde	6	1 518
Stolpmünde	3	1 045
Stralsund	3	796
Swinemünde	33	34 636
Wolgast	3	2 074
Sum	331	144 750

Optjente bruttofragter i rigsmark for

svenske fartøier:

	Ankomne.	Afgaaede.
Stettin	1 493 570	586 660
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	10 494	12 040
Greifswald	14 301	11 711
Rügenwalde	9 275	1 630
Stolpmünde	12 847	1 960
Stralsund	22 501	72 726
Swinemünde	247 233	305
Wolgast	8 347	1 938
Sum	1 818 568	688 970

norske fartøier:

	Ankomne.	Afgaaede.
Stettin	1 581 627	205 165
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	2 800	—
Greifswald	21 328	496
Rügenwalde	5 250	12 100
Stolpmünde	11 523	542
Stralsund	9 161	—
Swinemünde	358 020	—
Wolgast	74 546	—
Sum	2 064 255	218 303

Nedenstaaende oversigt udviser forholdet mellem den norske skibsfart i aarene 1899 og 1898:

	1899.		1898.		Førøgelse + Formindsk. ÷	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne fartøier.						
Med ladning	321	140 863	382	154 142	÷ 61	÷ 13 279
I ballast	10	3 886	3	569	+ 7	+ 3 317
Sum	331	144 749	385	154 711	÷ 54	÷ 9 962
Afgaaede fartøier.						
Med ladning	104	19 700	110	17 480	÷ 6	+ 2 220
I ballast	227	125 170	276	137 435	÷ 49	÷ 12 265
Sum	331	144 870	386	154 915	÷ 55	÷ 10 045
Bruttofragter med		Rm.		Rm.		Rm.
ankomne fartøier . . .		2 064 255		2 044 745		+ 19 510
afgaaede fartøier . . .		218 303		164 900		+ 53 403
Sum		2 282 558		2 209 645		+ 72 913

Den norske skibsfart viser en tilbagegang mod aaret 1898. Dette hidrører fra den formindskede indførsel af is fra Norge til Stettin, 50 976 tons i 1899 mod 96 562 tons i 1898, hvilken fragtfart hovedsagelig drives med norske fartøier. Ser man imidlertid bort fra isimporten i de to sidste aar 1898 og 1899, hvilken import maa betragtes som periodisk, da der siden 1884 ei har fundet nogen nævneværdig isimport sted, idet i en normal vinter isbehovet dækkes af indenlandsk is, fremgaar det, at den norske skibsfart tiltager aar for aar.

Af distriktets 8 konsulsstationer har for den norske skibsfart, hvad ogsaa en af de foregaaende tabeller viser, alene Stettin og Swinemünde større betydning. I de sidste 5 aar stillede den norske skibsfart sig paa sidstnævnte havne som følger:

Ank. fartøier.	Til Stettin.		Til Swinemünde.	
Aar.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1895	115	35 021	8	7 057
1896	143	62 226	12	11 449
1897	202	79 657	28	23 419
1898	335	130 227	24	19 606
1899	280	103 757	33	34 636

At bruttofragterne er forøget, uagtet tonnagen er formindsket, finder sin forklaring deri, at der fra Amerika er ankommet flere hovedsagelig med fosfat lastede større fartøier.

Hvad angaar skibsfarten paa Stettin i almindelighed, da var denne mindre end aaret forud.

Til Stettins havneomraade ankom i aaret:

2 981 dampfartøier	dr. 3 278 727 kbm.
1 654 seilfartøier	„ 446 166 „
4 635 fartøier	dr. 3 724 893 kbm.

mod i 1898:

3 204 dampfartøier	dr. 3 524 066 kbm.
1 466 seilfartøier	„ 395 219 „
4 670 fartøier	dr. 3 919 285 kbm.

saaledes en tilbagegang paa 35 fartøier dr. 194 392 kbm., uagtet antallet af seilfartøier er forøget med 188.

I denne statistik er ikke medtaget fartøier, som har losset udenfor Stettins havneomraade, saasom ved jernverket „Kraft“, den kemiske fabrik „Union“, møllerne i Zülchow og stenkulsdepotet „Hedwigshütte“ i Grabow etc., ved hvilke steder der af svenske og norske fartøier lossede 3 svenske og 23 norske.

I henseende til nationalitet var de i 1899 til Stettins havneomraade ankomne fartøier:

Tyske 2 460, svenske 779, danske 662, engelske 322, norske 257, hollandske 73, russiske 71, franske 5, spanske 3, østerrigske 3, tils. 4 635.

Ligesom i de foregaaende aar opretholdtes regelmæssige dampskibsforbindelser mellem Pommern og de forenede riger:

Stettin—Bergen og vice versa med anløb af Malmö, Helsingborg, Göteborg, Kristiansand og Stavanger af tre svenske dampskibe „Skulda“, „Niord“ og „Nornan“, hjemmehørende i Göteborg, en gang ugentlig.

Stettin—Wisby—Stockholm og vice versa af de svenske dampskibe „Carolus“ og „Wisborg“, hjemmehørende i Thorskog, en gang ugentlig.

Stettin—Sundsvall med anløb af mellemliggende større havne undtagen Stockholm af det svenske dampskib „Göthe“, hjemmehørende i Carlshamn.

Sassnitz—Trelleborg af de svenske postdampskibe „Rex“ og „Svea“ og de tyske postdampskibe „Imperator“ og „Germania“ med to reiser daglig i hver retning.

Stettin—Göteborg via Kjøbenhavn af to danske dampskibe to gange ugentlig.

Stettin—Kristiania via Kjøbenhavn af to danske dampskibe to gange ugentlig.

Stettin—Vestnorge af et dansk dampskib hver tredje uge.

Stettin—Stockholm af to tyske dampskibe med en tur ugentlig.

Fragterne.

De i begyndelsen af aaret noget nedadgaaende fragter steg imidlertid i sommerens løb, og de kan betegnes som fordelagtige for rederibedriften.

Importen af kul til Stettin viste en liden formindskelse. Fragterne var for dampskibe ved aarets begyndelse 5 sh. 3 d fra Newcastle og Sunderland, men steg i juni—juli til 6 sh. Henimod slutningen af aaret gik de atter noget tilbage, og ved udgangen af december var fragten fra Newcastle 5 sh. 9 d pr. 1 016 kg.

Fragten for engelsk rujern fra Middlesbro steg fra 5 sh. 6 d, som noteredes i aarets første maaneder, til 7 sh. i juni og juli, faldt imidlertid ligesom for kul mod aarets slutning og noteredes tilsidst til 6 sh. pr. 1 016 kg.

Exporten af poteter var særdeles livlig til Sverige og Norge. Et betydeligt antal mindre damp- og seilfartøier udfordredes til denne export.

Fragterne fra Stettin til nedenstaaende steder var i aarets første kvartal bl. a. følgende:

Stockholm,	mel	pr ton	7 rmk.
Visby,	fosfat	" "	5 "
Åhus,	kainit	" "	4 "
Carlshamn,	do.	" "	3 ¹ / ₂ "
Malmö,	fosfat	" "	4 "
Kristiania,	mel	" "	7—8 "
Larvik,	poteter	" "	7 "
Stavanger,	kornvarer	" "	6—7 "
Trondhjem,	mel	" "	10 "

I 2det kvartal:

Luleå,	mursten	pr. mille	18 rmk.
Sundsvall,	poteter	" ton	6 "
—	sukker	" "	10 "
—	mel	" "	5 ¹ / ₂ "
Gefle,	poteter	" "	6 ¹ / ₂ —8 "
—	kornvarer	" "	5 ¹ / ₂ "
Stockholm,	poteter	" "	7—8 "
—	mel	" "	5 "
Kristiania,	kornvarer	" "	6 ¹ / ₂ —7 "
Bergen,	chamottevarer . .	" "	10 "
Trondhjem,	poteter og mel . .	" "	12 "

I 3die kvartal:

Sundsvall,	kornvarer	pr. ton	6 rmk.
—	sukker	" "	10 "
Gefle,	mel og kornvarer	" "	5 ¹ / ₂ "
Stockholm,	poteter	" "	8 "
Oxelösund,	do.	" "	6 "
Räfsö,	cement	" tønne	1 "
Petersburg,	do.	" "	1 "

I 4de kvartal:

Sundsvall,	poteter	pr. ton	10 rmk.
Gefle,	kornvarer	" "	7 "
Norrköping,	hvede	" "	7 "
Carlshamn,	poteter	" "	5 ¹ / ₂ "
Carlskrona,	do.	" "	6 "
Göteborg,	hvede	" "	5 "
Halmstad,	do.	" "	6 "
Kristiania,	mel	" "	6 "
—	cement	" "	6 "
Larvik,	hvede	" "	6 "
Stavanger,	poteter	" "	8 "

I skibsfarten paa Stettin spiller seilfartøjerne en ret betydelig rolle, idet 35¹/₂ pct. af hid ankommende fartøjer var seilskibe. Lasten hid bestaar for det meste af gadesten, feltspat og svovelkis fra Sverige og Norge. Herfra af-

seiler disse hovedsagelig med gjødningsstoffer, kornvarer, poteter og salt til Sverige og med cement og jern til Danmark.

Fragterne stillede sig for seilfartøier som følger:

Januar—marts:

Gefle,	salt	pr. ton	3 rmk.
Stockholm,	briketter	" "	$4\frac{1}{2}$ "
Åhus,	hvede	" "	$4\frac{1}{4}$ — $4\frac{1}{2}$ "
Malmö,	poteter	" "	$4\frac{1}{2}$ "
Halmstad,	rapskager	" "	$6\frac{1}{2}$ "
Kristiania,	briketter	" "	$7\frac{1}{4}$ "

April—juni:

Norrköping,	kornvarer	pr. ton	$4\frac{1}{2}$ —5 rmk.
Luleå,	mursten	" mille	18 "
Gefle,	hvede	" ton	4— $4\frac{1}{2}$ "
—	salt	" "	3 "
Söderhamn,	kainit	" "	5 "
Kalmar, Trelle-	rug	" "	$3\frac{1}{2}$ "
borg	do. . . .	" "	$4\frac{1}{2}$ "
Cimbrishamn,	hvede	" "	4 "
Malmö,	do. . . .	" "	$4\frac{1}{2}$ "
Göteborg,	rug	" "	$3\frac{1}{2}$ "
—	salt	" "	4 "
Halmstad,	rug	" "	$3\frac{1}{4}$ — $3\frac{1}{2}$ "
—	syre	" ballon	$1\frac{1}{4}$ "
Kristiania,	mursten	" ton	8 "
Sarpsborg,	cement	" tønne	0.85 "
Skien,	mursten	" ton	6 "
Kristiansand,	chamottesten	" "	11 "
Trondhjem,			

Juli—september:

Larvik,	poteter	pr. ton	6 rmk.
Trondhjem,	chamottesten	" "	12 "
Kristiania,	do. . . .	" "	5—6 "
—	mursten	" "	$6\frac{1}{2}$ "
—	briketter	" "	6 "
Göteborg,	korn	" "	4—5 "
Landskrona,	kainit	" "	3 "
Malmö,	superfosfat	" "	$3\frac{1}{2}$ "
Ystad,	salt	" "	$3\frac{1}{2}$ "
Carlskrona	poteter	" "	4— $4\frac{3}{4}$ "
Åhus,	oljekager	" "	4 "
Kalmar,	korn	" "	$3\frac{1}{2}$ — $3\frac{3}{4}$ "
Stockholm,	oljekager	" "	$5\frac{1}{2}$ "
—	briketter	" "	5 "
Upsala,	do. . . .	" "	9 "

Oktober—december :

Stockholm,	syre	pr. ballon	1 1/2	rmk.
Westerwik,	poteter	ton	8 1/2	"
Kalmar,	korn	"	5—5 1/2	"
Carlskrona,	poteter	"	4 1/2	"
Sölvesborg,	do.	"	5	"
Cimbrishamn,	rapskager	"	4 1/2	"
Helsingborg,	poteter	"	4 1/2—6	"
Göteborg,	korn	"	5	"
Kristiania,	syre	ballon	1 3/4	"
Larvik,	poteter	ton	6—6 1/2	"
Sandnes,	do.	"	7 3/4	"
Stavanger,	do.	"	8	"

I aaret 1899 er Pommerns handelsflaade formindsket med 5 seilfartøier dr. 1 214 tons, men bleven forøget med 10 dampfartøier dr. 6 778 tons, saaledes en forøgelse af 5 i antallet og 5 564 tons. Hvad særlig Stettin angaar, er handelsflaaden forøget med 8 fartøier dr. 3 505 tons, næsten udelukkende nybyggede fartøier.

Til Sverige solgtes 2 seilfartøier dr. 62.88 og 56.48 tons og 2 bugserdampskibe; til Norge solgtes 1 dampfartøi dr. 189.43 tons.

Ved generalkonsulatet foretoges ialt 348 mønstringsforretninger mod 351 i aaret 1898.

Med svenske fartøier paamønstreredes 68 mand og afmønstreredes 59 mand, paa norske fartøier fandt 107 paamønstringer og 114 afmønstringer sted. De fleste her paamønstrede sjømænd var af nationalitet tyskere, og hyrerne stillede sig saaledes:

for matroser	rmk. 53	pr. maaned
„ tømmermænd	68	—
„ baadsmænd	68	—
„ fyrbødere	53	—
„ letmatroser	35	—
„ jungmænd	30	—

Disse hyrer, som er noget højere end i 1898, er yderligere steget, idet siden den 1ste april indeværende aar matroser, fyrbødere og tømmermænd af herværende rederier har betinget sig 2 mark mere pr. maaned.

Skibsbyggeriet.

I Stettin findes tre skibsverfter: „Vulcan“, „Oderwerke“ og Nüske & Co., af hvilke „Vulcan“ er det betydeligste. Fra dette verft leveredes i 1898 det verdensberømte passagerdampskib „Kaiser Wilhelm der Grosse“, og i indeværende aar er den endnu større passagerdampers „Deutschland“ løbet af stabelen. I sidstledne aar byggedes ved „Vulcan“ 3 store fragt- og passagerdampskibe, tilsammen dr. 32 220 brutto reg. tons eller 17 986 netto reg. tons,

og et krigsskib. Medens der ved „Vulcan“ i løbet af de sidste aar næsten udelukkende er blevet bygget usædvanlig store fartøier, leveres fra „Oderwerke“ og Nüske & Co. dampfartøier af middels størrelse. Hvilken betydning disse verfter har for Stettin, indsees let, naar man betænker den arbeiderstyrke, som der sysselsættes. Ved „Vulcan“ var i 1899 arbeidernes antal høiest 7 424, lavest 5 954, og der udbetaltes i lønninger 7 206 527 mark. I dette arbeiderantal er ogsaa indbefattet de arbejdere, som er ansatte ved en afdeling for bygning af lokomotiver; dog turde disses antal ei overstige 200 mand. „Oderwerke“ sysselsatte 920 arbejdere.

Den udvikling, som det tyske skibsbyggeri i de sidste aar har været underkastet, har foranlediget en petition til rigsdagen om paalæg af told paa skibsbygningsmaterialier, hvilke ifølge toldtarifens § 5 er fritagne herfor. Prisforskjellen beregnes ved en fortoldning af skibsmaterialierne for en stor atlantehavsdamper at ville blive 600 000—750 000 mark.

Skibsleden Stettin—Swinemünde.

Ved de nu under udførelse værende reguleringsarbejder, til hvilke af staten, provinsen og byen Stettin er bleven anvendt næsten $6\frac{1}{2}$ mill. mark, kommer skibsleden fra Stettin til Swinemünde til at erholde en dybde af 7 m., i Haff af 8 m. samt en bredde af 150 m. i Oder og i Haff og 100 m. i Swine. Inden udgangen af indeværende aar haaber man, at fordybningen skal være tilendebragt.

Nyt fyr ved Arcona paa øen Rügen.

I længere tid har det i aaret 1828 paa den nordlige pynt af Rügen anlagte Arconafyr vist sig utilstrækkeligt til betryggelse af de der passerende fartøier. I særdeleshed har dette vist sig at være tilfældet efter aabningen af Kaiser Wilhelmkanalen, og efterat postdampskibslinjen Sassnitz—Trelleborg er kommet istand. Man har derfor besluttet bygning af et nyt fyrtaarn med elektrisk blinkfyr, som med mellemrum af $4\frac{3}{10}$ sekunder skal vise et skin af $\frac{1}{10}$ sekunds varighed og have en lysvidde af 22 sjømil. Anlæggets kostende beregnes til 237 000 mark.

Den nuværende havn ved Lauterbach paa øen Rügen har vist sig utilstrækkelig. Dels findes der ikke plads nok for kommende fartøier, dels erholder derliggende skibe ingen beskyttelse mod sydlige stormende vinde. En forbedring af havnen antages i høi grad at ville kunne forøge den almindelige trafik og handel paa øen Rügen. I særdeleshed venter man fordele for fiskeribedriften, da Lauterbach ved sin jernbaneforbindelse med fastlandet og ved sine fiskerier og konservefabriker er af stor betydning for fiskere som landingsplads. Man har derfor besluttet at anlægge en ny havn, som beregnes at ville koste 70 000 mark, og den preussiske stat bidrager hertil med 50 000 mark.

For havnene Stolpmünde, Rügenwalde og Kolbergermünde skal anskaffes en muddermaskine til en værdi af 360 000 mark, og i Stolpmünde arbeides for nærværende paa ombygning af moloen, hvis kostende anslaaes til 930 000 mark.

Den projekterede kanalforbindelse Stettin—Berlin har i de sidste aar kun

lidet nærmet sig sin virkeliggjørelse. Det eneste, som hidtil er opnaaet, er, at regjeringen har fattet beslutning i det meget omtvistede spørgsmaal, hvorvidt „øst“- eller „vest“linjen burde bygges, idet den har bestemt sig for den sidste, da denne, hvis kostende anslaaes til 41 mill. mark, er betydelig billigere, hurtigere kan komme istand og desuden ansees for økonomisk fordelagtigere.

Kanalens retning og kostende er saaledes fastsat, men endnu er regjeringen ikke fremkommet med nogen hertil sigtende motion i den preussiske landdag.

Kornvarer.

Kornhandelen i 1899 viste sig i modsætning til de voldsomme prisforandringer i aaret forud meget rolig. Den stod hovedsagelig under indflydelse af den enorme verdenshøst i aaret 1898. Frankrige udeblev aldeles som importland. England havde høstet 3 millioner quarter hvede mere end i det foregaaende aar, og Tysklands høst overtraf betydelig det allerede som godt betegnede aar 1897. Tilførselen til Europa var som følge deraf meget mindre end ellers.

Tysklands høst i aarene 1899 og 1898 beløb sig i tons til:

	1899.	1898.
Rug	8 531 795	8 872 932
Hvede	3 628 778	3 266 406
Byg	2 983 876	2 843 897
Havre	6 882 687	6 758 397
Poteter	38 486 201	36 567 723

Stettins handel med hvede og rug var næsten i hele aaret mere eller mindre slæbende og indskrænkede sig hovedsagelig til export til Sverige, Norge og England og leverancer til herværende møller. I exportforretningerne var de pommerske kyststeders konkurrence meget kjendelig, idet disse nu selv har begyndt direkte at exportere og derfor fra de omliggende trakter indkjøber det korn, som før næsten udelukkende blev sendt til Stettin. Derved indtraf ogsaa ofte mangel paa tilførsel til Stettins kornmarked.

Indførselen af kornvarer var paa grund af, at indenlandsk vare stod lavt i pris, mindre betydelig. I hvede handledes mest med vare fra Pommern og Mark Brandenburg, hvilke provinser i de to sidste aar afgav en i kvalitet udmerket høst, som gjerne kjøbtes af udlandet. Kort efter begyndelsen af aaret ophørte den livlige efterspørgsel fra Skandinavien, medens samtidig landenes egen tilførsel kom i markedet og dækkede det sieblikkelige behov. Da derefter noget senere Amerika og Argentina rigelig udbød hvede, kunde herværende priser ikke holde sig, men faldt efterhaanden; der betaltes den 20de marts mk. 150.50 for god tysk hvede, som ved aarets begyndelse noteredes i mk. 160.00. I slutningen af nævnte maaned indløb imidlertid fra Nordamerika, Rumænien og Sydrusland underretning om, at sæden var bleven meget beskadiget, og kjøbelysten blev atter livlig. Skandinavien optraadte paany som

kjøber. Priserne steg, og i slutningen af juni betaltes hvede med mk. 163.50 pr. ton. Aarets høieste pris paa hvede var dermed naaet. Tilgangen blev nu større, og priserne faldt. I begyndelsen af september noteredes mk. 147 og prisen sank til mk. 142.50 ved aarets slutning.

I rug ydede 1899 aars høst en god kvalitet. Priserne var ved aarets begyndelse mk. 145.50, medio mars mk. 134. Indløbne klager over daarlige høstudsigter i Sydrusland og Rumænien forøgede kjøbelysten. Skandinavien optraadte som livlig kjøber. Priserne steg, og der opnaaedes i begyndelsen af juli mk. 150, aarets høieste pris. Priserne faldt successive til mk. 139 medio august og efter en kortvarig prisstigning til mk. 137.50 pr. ton ved aarets slutning.

Poteter.

Ved slutningen af juni 1899 tog forretningen i nye poteter sin begyndelse til en pris af mk. 4.50 pr. kurv. Omsætningen var livlig til mod slutningen af august, da prisen sank til mk. 2.25 pr. sæk à 50 kg. frit ombord hersteds.

Høstforretningen viste sig især i fabrikkpoteter meget livlig og omfattende; priserne varierede mellem mk. 35 og 39 pr. ton frit ombord i Stettin med garanteret stivelsegehalt af 20 pct.

I spisepoteter var exporten herfra betydelig mindre end fra havnene i Mecklenburg og fra Lübeck, hvor prisen i almindelighed stillede sig 20—25 pf. billigere pr. sæk, end herværende exportører kunde levere til. Nye røde poteter kostede mk. 2—2.10 pr. sæk. Magnum bonum mk. 2.40—2.50 pr. sæk à 50 kg. f. o. b. Stettin.

Sild.

Trods store forberedelser til en større fangst og forbedrede fiskeredskeer blev resultatet af 1899 aars fiske lidet, hvilket for en del turde kunne tilskrives ugunstige veirforhold, men især synes at hidrøre fra, at silden ikke som før i saa store mængder op søger de gamle fiskepladse. Dette viser sig at være tilfældet ikke alene med de norske fed- og slosildfiskerier, men ogsaa paa den svenske kyst og den skotske østkyst.

Det svenske fiske var faktisk af saa liden betydning og har aar efter aar aftaget saameget, at man mere og mere befrygter, at den nu i tyve aar vedvarende fiskeperiode nærmer sig sin afslutning.

Gunstige resultater har alene det norske vaarsildfiske og det engelske fiske at opvise. Med et rundt tal anslaaer man de saltede og for export pakkede kvantiteter for de enkelte lande til:

	1899.	1898.
Norsk slosild	66 000	201 800 tdr.
" vaarsild	186 700	88 000 "
" fedsild	140 000	205 000 "
Norsk sild	392 700	494 800 tdr.

	1899.	1898.
Overført: Norsk sild	392 700	494 800 tdr.
Skotsk „	757 000	1 244 000 „
Engelsk „	250 000	120 000 „
Hollandsk sild	278 000	506 000 „
Tysk sild	60 000	106 000 „
Svensk sild	9 300	82 200 „
Sum	1 747 000	2 553 000 tdr.

Som følge af de ugunstige resultater af fiskerierne var ogsaa forretningerne her paa stedet mindre i omfang. Importen beløb sig til:

1899.	1898.
392 984 tdr. britisk sild mod	418 138
100 829 „ norsk „	106 541
24 035 „ hollandsk „	54 268
10 507 „ svensk „	17 355
528 355 tdr.	imod 596 302

og udgjorde omsætningen 523 779 tdr. mod 604 688 tdr. i 1898. Denne betydelige formindskelse i afsætningen forklares tilstrækkelig af den formindskede tilgang paa sild og de høje priser, som raadede i sidste halvår af 1899. I særdeleshed i norsk fedsild var omsætningen liden, mindre end i noget aar siden 1877. I norsk slo- og vaarsild ligesom i hollandsk og svensk sild om-sattes betydelig mindre end i de næstforegaaende aar, men denne forskjel erstattedes ved afsætningen af skotsk sild, hvoraf importen vistnok var mindre end aaret forud, men alligevel større end gennemsnittallet for de sidste 5 aar.

Fordelt paa gammel og ny sild viser omsætningen følgende tal:

	Fedsild.	Vaar- og slosild.	Skotsk.	Hollandsk.	Svensk.
Gammel	28 444	30 458	56 534	18 172	10 809
Ny	40 730	—	325 049	13 503	80
	69 174	30 458	381 583	31 675	10 889

Omsætningen af gammel sild var i vinter- og vaarmaanederne ikke særdeles betydelig, men blev imidlertid senere livligere med tildels stigende priser. Sammenlignelsesvis vanskelig viste sig realisationen af norsk finmarkssild, der som følge af sin størrelse var mindre efterspurgt. Svensk gammel sild var udsolgt i mai. Norsk slosild solgtes i vintermaanederne til mk. 24—25. Skotskbehandlet vaarsild fandt i begyndelsen afsætning til mk. 16—18, senere til mk. 25—28, efterat det skotske fiske havde vist sig daarligt.

De første smaapartier af norsk ny fedsild indtraf i slutningen af august, efterat lagrene af gammel sild allerede en måned havde været udtømte. Priserne var hele sæsonen saa høje, at kjøberne stadig opererede med den største forsigtighed, og at de mindre merker, hvoraf importen hovedsagelig bestod, forholdsvis var mest efterspurgt.

Priserne paa sild fra 1898 resp. 1898—1899 var ved begyndelsen af følgende maaneder:

	Januar.	Marts.	April.	Juli.
Norsk KKK mk.	22—23	23—24	23—23 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$ —24
” KK ”	22 $\frac{1}{2}$ —24	24—24 $\frac{1}{2}$	24—24 $\frac{1}{2}$	24—25
” K ”	24—25	25	25—26	26—26 $\frac{1}{2}$
Svensk fulls ”	—	22—23	23	23
Medium fulls ”	—	22—23	23—24	—
Matties ”	—	16—18	17—18	—
Spents ”	—	12—15	12—15	—

Priserne paa sild fra 1899 var ved slutningen af følgende maaneder:

	August.	September.	Oktober.	December.
Norsk KKK og KK mk.	52	44—50	46—48	43—46
” K ”	45—50	35—41	40—44	40—43
” MK ”	35—41	26—30	30—34	30—33
” M ”	30—35	15—17	22—26	20—24

For skotsk, shetlandsk, engelsk og hollandsk sild var priserne høiest og lavest:

	1898.	1899.
Skotsk crown large fulls mk.	34—25	46—45
” crownfulls ”	29 $\frac{1}{2}$ —23	46—44
” crownmatfulls ”	27—23	43—37
” crownmatties ”	22—20	39—34
” crownspents ”	20 $\frac{1}{2}$ —17	36—32
Hollandsk superior ”	31—27	47—43
” prima voll ”	28—23	45—37
” kleine voll ”	25—22	43—35
” ihlen ”	19 $\frac{1}{2}$ —18	—
Shetlandsk large fulls ”	—	47—30
” fulls ”	—	45—28
” medium fulls ”	—	42—26
” matties ”	—	39—24
Engelsk fulls ”	—	40—33
” medium fulls ”	—	38—28
” matties ”	—	36—25

Af saakaldt mattiessild indførtes fra Skotland 17 000 tdr. Fin sydlig saltning betingede mk. 60—80, enkelte poster lige indtil mk. 100. Stornoway saltning først mk. 20—30, senere for finere vare mk. 50—75.

Indførselen til Tysklands væsentligste importsteder for sild udgjorde:

	1899.	1898.
Stettin	528 355 tdr.	596 302 tdr.
Königsberg	279 044 ”	373 612 ”
Hamburg	257 853 ”	357 533 ”
Danzig	94 058 ”	154 376 ”

S t e n.

Den prisstigning paa gadesten, som allerede i de foregaaende aar gjorde sig bemærket, er ogsaa vedblevet i 1899 og det endog i højere grad. Aarsagerne hertil er at søge dels i den mere om sig gribende arbejderbevægelse i Sverige og Norge, som bevirkede højere lønninger og derved fordyrede produktionen, dels i den i 1899 sterkt fremtrædende efterspørgsel fra næsten alle Tysklands større og mindre byer, som efter beliggenheden er henviste til at dække behovet hovedsagelig fra Norden. Man turde derfor med sikkerhed kunne antage, at stenexporten til Tyskland i 1899 har været meget lønnende for de svenske og norske stenbrud, selv om de forhøjede lønninger til stenarbejderne har formindsket resultatet noget. De nuværende priser er dog nu saa høje, at det maa befrygtes, at anvendelsen af nordisk materiale vil komme til at aftage, thi i længden kan saadanne priser ikke betales af flere konsumenter, idet disse da vel heller tager sin tilflugt til asfalt, puksten eller billigere indenlandsk materiale. Priserne turde saaledes antages at have overskredet sit højdepunkt og at ville vise en, om ogsaa blot liden, tilbagegang, hvilket imidlertid vil bevirke en tiltagende afsætning.

T r æ l a s t.

Indførselen af bygningsmaterialer sjøværts til Stettin beløb sig til 219 355 tons mod 157 047 i 1898. Deraf er 163 397 tons kommet fra tyske steder, fornemmelig Memel og Danzig. Fra Sverige indførtes 4 777 tons og fra Norge 892 tons bord. Disse fra Sverige og Norge indførte bord har imidlertid ikke fundet anvendelse i Stettin, men sendtes videre til indlandet. Fra Stettin udførtes 29 175 tons mod 41 926 tons i 1898.

Træmarkedet betegnes i sidstledne aar som meget fordelagtigt med stigende priser. I furu raadede, uagtet tilførselen var betydelig større end i 1898, mangel paa vare, og en livlig efterspørgsel drev priserne op til en ikke anet højde. Tilførselen indenfra, fra Rusland og Galicien, var ikke tilstrækkelig til at dække behovet, og mere end ellers lagdes beslag paa lagrene ved Danzig. Exportaffærerene i denne artikel var livligere end i aarene forud.

Som følge af den livlige efterspørgsel efter furu fandt ogsaa granvirke god afsætning, og der afsattes saavel til ind- som udlandet større kvantiteter end sædvanligt, ligeledes til højere priser.

I egevirke gik forretningerne derimod trægt og svarede ikke til de forhaabninger, man nærede ved aarets begyndelse.

J e r n.

Indførselen af rujern til Stettin beløb sig til 129 056 tons mod 148 892 tons i 1898 og 196 154 tons i 1897. Denne tilbagegang maa ingenlunde tilskrives et formindsket forbrug af rujern, men den omstændighed, at det i nærheden af Stettin liggende jernverk „Kraft“ er istand til at dække en stor del af behovet for rujern.

K o n f e k t i o n s i n d u s t r i e n.

En høist betydelig industri i Stettin udgjør fabrikationen af klæder. Denne sysselsætter 38 firmaer med en arbejdsstyrke af 6 500 arbejdere og arbejder-sker, og der udbetaltes i arbejds løn i sidstledne aar 7 mill. mark. Omsætningen anslaaes til 26—27 mill. mk. De tre vigtigste pladse i Tyskland for fabrikation af klæder er Berlin, Stettin og Breslau. I almindelighed gjøres der en forskjel paa værdien af de klæder, som fabrikeres i disse byer. I Berlin drives mest den finere konfektion, i Breslau forfærdiges derimod mest arbejderklæder, væsentlig bestemt for den ved den store industri i Schlesien sysselsatte

talrige arbeiderklasse, medens derimod Stettins konfektion, hvad kvaliteten angaar, indtager en mellemstilling.

Det tyske marked betegnes for aaret 1899 som særdeles godt. For de firmaer derimod, som har arbeidet for Transvaal, har krigen bragt tab, men man haaber efter dens ophør paa en saa meget større forbedring i derværende forretningsforhold og konsumtionsevne.

Til Sverige og Norge udføres aarlig større partier færdiggjorte klæder, og det er et spørgsmaal, om ikke begge lande selv skulde kunne tilfredsstille behovet og derved undgaa indførsel, hvis fabrikanterne af klæder i større skala ligesom her betjente sig af arbeidskræfter udenfor fabrikerne, nemlig hos private personer, som i egen bolig kunde sammensætte de i fabrikerne med maskiner tilskaarne dele af en klædning.

Marseille.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Claes G. Peyron, dateret 30te juli 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	19	19 510	19	19 510	-	-	7	7 631	7	7 631
Seilskibe	-	-	7	4 342	7	4 342	-	-	7	3 432	7	3 432
Sum	-	-	26	23 852	26	23 852	-	-	14	11 063	14	11 063
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	15	10 937	15	10 937	-	-	4	3 337	4	3 337
Seilskibe	-	-	6	3 841	6	3 841	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	21	14 778	21	14 778	-	-	4	3 337	4	3 337
Totalsum af ladede fartøier.												
	-	-	47	38 630	47	38 630	-	-	18	14 400	18	14 400
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12 609	12	12 609
Seilskibe	-	-	3	1 768	3	1 768	-	-	3	2 678	3	2 678
Sum	-	-	3	1 768	3	1 768	-	-	15	15 287	15	15 287
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	1 257	1	1 257	-	-	13	9 622	13	9 622
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3 840	6	3 840
Sum	-	-	1	1 257	1	1 257	-	-	19	13 462	19	13 462
Totalsum af ballastede fartøier.												
	-	-	4	3 025	4	3 025	-	-	34	28 749	34	28 749

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 792 800.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 146 200.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 619 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 25 dr. 20 377 tons, til hovedstationen 21 dr. 17 886 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 551.23, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 042.11; heraf tilfaldt konsulen kr. 521.05. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 926.12, ved vicekonsulsstationerne kr. 137.73; heraf tilfaldt konsulen kr. 68.87. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 067.27.

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 298.14, i svenske sager kr. 300.78, i andre sager kr. 13.92, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 12.24.

Den svenske skibsfart paa distriktet omfattede:

	Antal.	Tons.
Ankomne: fra Sverige med ladning . .	2	1 063
„ andre lande med ladning . .	22	18 588
„ „ — i ballast . .	1	726
Tilsammen	25	20 377
Afgaaede: til Sverige med ladning . .	14	10 605
„ andre lande med ladning . .	2	2 112
„ „ — i ballast . .	10	8 675
Tilsammen	26	21 392

I aaret indkjøbtes for et svensk rederi et græsk dampskib dr. 921 tons og solgtes til et russisk rederi et svensk dampskib paa 1 081 reg. tons.

Skibsfarten fordelte sig saaledes paa damp- og seilskibe med tilsvarende opgaver for de nærmest foregaaende fem aar:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1899 . . .	47	39 646	4	2 123	51	41 769
1898 . . .	49	39 165	18	5 784	67	44 949
1897 . . .	46	33 117	11	3 834	57	36 951
1896 . . .	78	51 944	14	5 164	92	57 108
1895 . . .	77	57 175	7	3 923	84	61 098
1894 . . .	59	45 049	21	9 319	80	54 368

Dampskibstonnagen sees ved en sammenligning med aaret 1898 at have tiltaget, medens derimod tonnagen for seilskibene er gaaet ned til forhen ukjendte tal. Den samlede tonnage er i den nævnte femaarsperiode formindsket

med omkring 23 pct. I samme tidsrum er dampskibenes gennemsnitsdrægtighed steget fra 763 til 843.

Den svenske skibsfart var saaledes fordelt paa distriktets havne:

	Antal.	Tons.
Marseille	43	36 789
Cette	4	2 788
Nizza	2	1 392
Port Vendres	2	800

Den norske skibsfarts omfang paa distriktet udgjorde:

	Antal.	Tons.
Ankomne: fra Sverige med ladning . .	3	2 877
„ andre lande med ladning	44	35 754
„ „ — i ballast	4	3 025
Tilsammen	51	41 656
Afgaaede: til andre lande med ladning . .	18	14 401
„ „ — i ballast	34	28 750
Tilsammen	52	43 151

For norsk regning indkøbtes et fransk dampskib dr. 1 583 tons, som totalt forliste nogle dage efter afgangen herfra i en heftig middelhavsstorm, hvorved 10 mand af besætningen omkom. Føreren og 13 mand bjergedes under meget vanskelige forhold af et dampfartøi, hjemmehørende i Marseille, og blev landsatte her. Det norske dampskibs navn var „Dunroe“, hjemmehørende i Tønsberg.

Et norsk seilfartøi ankom for ordre.

Den norske skibsfart var saaledes fordelt paa dampskibe og seilskibe sammenlignet med de nærmest foregaaende fem aar:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1899	71	64 905	32	19 902	103	84 807
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

I den samlede tonnage er der saaledes i sammenligning med aaret 1898 indtraadt en formindskelse af omkring 15 pct., modsvarende 14 787 tons. Det

sees, at det hele falder paa dampfartøjerne, idet seilfartøjerne igjen opviser en mærkelig stigning. I femaarsperioden er skibsfarten i sin helhed aftaget med henved 12 pct. Seilfartøjernes tonnage er i samme periode gaaet ned med ikke mindre end 58 pct., medens derimod de modsvarende tal for dampfartøjerne viser en stigning af omtrent 35 pct.

Dampfartøjernes middelsdrægtighed er i nævnte tidsrum steget fra 728 til 914. De modsvarende tal for seilfartøjerne er 548 og 621.

De norske fartøjer, ankomne og afgaaede, fordelte sig paa distriktets havne som følger:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Marseille	58	51 972	Toulon	4	3 678
Cette	29	21 799	Cannes	4	2 559
Nizza	6	3 092	Port Vendres	2	1 706

Naar disse tal sammenlignes med skibsfarten i aaret 1898, viser det sig, at formindskning er indtraadt i tonnagen paa hovedstationen (28 pct.), Toulon Cannes og Port Vendres. Ihvorvel antallet af fartøjer paa havnen Cette er uforandret, er tonnagen steget med 35 pct. Ogsaa paa Nizza er forøgelse indtraadt, dog mindre betragtelig.

Med norske dampfartøjer tilførtes Marseille: 6 ladninger kul fra Cardiff, S. Shields og Newport, 1 ladning stykgods fra Buschir, 1 ladning sukker fra Pointe à Pitre, 3 ladninger arachidefrø fra Bathurst, 1 ladning coprah fra Manila, 2 ladninger harpiks fra Manchester, 1 ladning kornvarer fra Nikolajeff og 2 ladninger trælast fra Nordmaling og Gefle. Med de samme fartøjer udførtes stykgods til Hamburg, Rotterdam og Bathurst samt oljekager til Stettin. 12 afgik i ballast.

De norske seilfartøjer lossede 2 ladninger coprah fra Tonga og Manila, 1 ladning logwood fra Laguna, 1 ladning sukker fra Fort de France, 1 ladning petroleum fra Philadelphia og 1 ladning trælast fra Onega. 3 fartøjer ankom i ballast. Seilfartøjerne indtog her tag- og teglsten for Adelaide, Melbourne og Progresso, stykgods for Cayenne og Laguna og oljekager for Stettin. 3 afgik i ballast.

Indtil iaar har hovedstationen savnet direkte forbindelse med Norge. Den subvenerede norske dampskibslinje har udstrakt sin virksomhed hid, og den ret betydelige vareomsætning mellem Norge og de franske middelhavshavne vil vistnok derved yderligere befordres. Af vigtighed er det, at ruterne gjøres saa regelmæssige som muligt. Selskabets interesser hersteds er overdraget til hr. skibsmægler Otto Knap, og hans erfaring og energi borger for et godt resultat, hvis behørig assistance ydes fra Norge.

Til vicekonsulsstationerne indførtes med norske fartøjer: Cette med dampskib 3 ladninger bitume fra London, Liverpool og Manchester, 3 ladninger kul fra S. Shields, Newcastle og Llanelly, 1 ladning vin fra Valencia, 1 ladning svovl fra Girgenti og 1 ladning stav fra Fiume. Med seilfartøji: 2 ladninger nitrate de soude fra Taltal og 1 ladning trælast fra Apalachicola. Dampfartøjerne indtog alene 2 ladninger asfalt og endel vin for London og Hamburg;

samtlige seilfartøjer afgik i ballast. Til de øvrige vicekonsulsstationer indførtes et par ladninger trælast og stenkul. Nogen udførsel fandt ikke sted.

Nedenstaaende oversigt angiver totalbeløbene af de paa distriktet opseilede bruttofragter:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
1899 . . .	frcs. 785 000	519 260	1 304 260
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

Trods formindskelsen i den norske skibsfart er det optjente totalbeløb forøget med 19 pct., sammenlignet med det foregaaende aar. Stigningen falder som følge af, hvad der allerede er bleven fremholdt med hensyn til den samlede drægtighed, paa seilfartøjerne. Beløbet for dampfartøjerne er ikke saa ufordelagtigt, som man havde kunnet vente, naar der tages hensyn til de modsvarende tal for drægtigheden.

I femaarsperioden har forholdet mellem dampfartøjer og seilfartøjer undergaet følgende forandringer:

I 1899 udgjorde dampfartøjerne	60 pct.	og seilfartøjerne	40 pct.
I 1894 " —	36 "	—	64 "

Vore fartøjer har i aaret ifølge opgave erholdt følgende fragtnoteringer:

Indgaaende:

Trælast . . .	pr. std. (seilf.)	Onega frcs. 81.
	(dampf.)	Umeå frcs. 55, Nordmaling frcs. 70, Gefle frcs. 70, Fredrikshavn frcs. 62.
Kul . . .	" ton (")	Cardiff frcs. 10.50, S. Shields 9 sh. 6 d—10 sh. 9 d, Newport frcs. 10—12.50.
Beg . . .	" " (")	Manchester 10 sh.
Kornvarer . . .	" " (")	Nikolajeff frcs. 10.25, Bombay 18 sh.
Bomuldsfrø . . .	" " (")	Alexandria frcs. 10.
Stykgods . . .	" " (")	Buschir frcs. 17.
Petroleum . . .	" fad (seilf.)	Philadelphia 2 sh. 4 d.
Sukker . . .	" ton (")	Le Moule frcs. 43, Fort de France frcs. 37.50.
	(dampf.)	Pointe à Pitre frcs. 30.
Logwood . . .	" " (seilf.)	Lagana 32 sh. 6 d.
Oljefrø . . .	" " (dampf.)	(arachide) Bathurst frcs. 22—28.
	(")	(coprah) Manila 55 sh.
	(seilf.)	(") Tonga øerne mk. 40.

Udgaaende:

Oljekager . . .	pr. ton (dampf.)	Norrköping 14 sh., Stettin 10 sh.—11 sh.
	(seilf.)	Stettin 12 sh.

Klid . . .	pr. ton (dampf.)	Kjøbenhavn frcs. 25, Stettin 17 sh.
Stykgods . .	" " (")	Hamburg 9 sh., Bathurst frcs. 20.
	(seilf.)	Laguna frcs. 26.
Teglsten . .	" " (")	Adelaide frcs. 27.50, Cayenne frcs. 26, Pro- gresso frcs. 23—25.

Det viser sig, at de fragtsatser, som hovedsagelig interesserer dette distrikt, er forblevet temmelig uforandrede; muligens er der for nogle artikler, især kul, indtraadt en forbedring.

Nedenstaaende oversigt angiver den direkte vareomsætning mellem Marseille og de forenede riger:

Indførsel fra	Sverige.	Norge.
Bygningsvirke:		
tykkelse over 80 m/m . . .	kg. 140 000	
" fra 35 til 80 m/m . .	" 4 977 000	
" 35 m/m og derunder . .	" 6 365 000	
Jern	" 227 500	
Fyrstikker og træ til saadanne . .	" 6 332	
Sten- og jordarter	" 22 000	
Tongverk	" 1 552	5 568
Klipfisk	"	220
Stokfisk	"	15 596
Tran	"	57 145
Fiskeoljer, andre slags	"	2 332
Husgeraadsartikler	"	1 009
Diverse	" 447	69

Udførsel til	Sverige.	Norge.
Uld	kg. 1 500	
Fjær	" 707	
Gryn	" 1 461 090	1 319 785
Makaroni	" 11 520	6 982
Figen, rosiner m. m.	" 2 959	900
Mandler, nødder m. m.	" 202 936	32 303
Oliver, agurker m. m.	" 4 474	1 729
Syltet frugt	" 2 488	737
Anis	" 786	
Oljer, forskellige slags	" 445 102	745 518
Gummi	" 15 450	2 510
Lakrits	" 37 363	
Galæbler	" 1 877	
Oljekager	" 1 241 000	
Klid	" 1 174 287	
Vin og likører	liter 59 921	28 437
Bitume	kg. 50 000	84 000
Sæbe	" 12 284	
Okker	" 121 201	36 630
Kork	" 5 065	
Halmarbeider	" 2 750	

Udførsel til	Sverige.	Norge.
Kastanjeekstrakter kg.	1 275	
Vinsyre "	500	
Pap "	930	521
Glasvarer "	516	
Safter "	630	
Medicinske rødder "	2 840	1 425
Nedlagte grønsager "	385	
Diverse "	915	456

Af de ovennævnte til Marseille indførte artikler af nogen betydning er følgende kvantiteter optagne som ankomne fra konkurrerende lande:

Trælast.	Over 80 m/m.	35 til 80 m/m.	Under 35 m/m.
De forenede stater kg.	6 542 000	882 000	6 705 000
Østerrige "	10 370 000		2 283 000
Italien "	384 000		
Rusland "		10 131 000	11 897 000
Canada "		5 980 000	

Jern.

Algeriet kg.	63 600
England "	86 400
Belgien "	71 600

Fyrstikker og træ til saadanne.

Belgien kg.	462 805
Rusland "	118 413

Klipfisk.

England kg.	21 283
Tyskland "	11 068

Stokfisk.

Tyskland kg.	82 602
England "	7 834

Tran (Huile de baleine).

England kg.	253
-----------------------	-----

Tran (Huile de morue).

England kg.	49 317
Tyskland »	26 241
Holland "	15 495

Andre fiskeoljer.

England	kg.	32 017
Tyskland	„	10 370

Den 14de februar, indeværende aar er der bleven udfærdiget ny mæglerforordning for Marseille, hvorhos en ny tarif er traadt i kraft.

I aaret har følgende antal af- og paamønstringer fundet sted ved hovedstationen:

Svenske fartøier:	Afmønstrede	24
	Paamønstrede	20
Norske —	Afmønstrede	46
	Paamønstrede	101

3 sjømænd rømte fra et svensk fartøi.

Af opsparede hyrebeløb hjemsendtes for svenske sjømænd frcs. 500 og for norske frcs. 720.

Breslau.*Aarsberetning for 1899 fra konsul v. Wallenberg Pachaly.*

Forretningsrørelsen udviste i aaret 1899 den gunstige fremgang, hvorom man allerede i det foregaaende aar havde næret forventninger, ja oversteg endog disse mangedobbelt, iallefald paa handelens og industriens omraade. I nogen grad hemmende virkede dog de vanskelige pengeforhold, og dette viste sig da i første række i

Bankforretningerne. Det store behov for pengemidler for handelen og industrien, der fremkaldtes af den i overordentlig grad forøgede omsætning, og de fleste raamaterialers og produkters prisstigning, bevirkede rentesatser, der i mange aar havde været ukjendte. Under disse omstændigheder herskede der paa fondsmarkedet en ganske usedvanlig forretningsstilhed og indtraf relativt meget betydelige kurstab, medens der af dividendepapirer fandt betydelig omsætning sted til meget betydelig stigende kurser.

For bjergverksindustrien var aaret et af de mest glimrende. Hytte- og valseverkerne var til enhver tid sterkt beskjæftigede og priserne paa deres produkter ikke alene meget lønnende, men ogsaa i stadigt stigende. Zinkhytterne opnaaede gunstige resultater, og kulgrubedriften udviklede sig paa en endnu fordelagtigere maade og kunde om høsten og vinteren neppe tilfredsstille det mest trængende behov.

Væveri- og spinderiindustrien arbejdede ret tilfredsstillende for bomuldsproduktens vedkommende. Linvareindustrien bliver her i almindelighed kun middelmaadig.

I porcelænsfabrikerne herskede en normal forretningsgang til lønnende priser.

Ogsaa glasindustrien, især branchen for finere hulglas til belysningsøiemed, havde tilstrækkelig og lønnende beskæftigelse.

Uldforretningen bibeholdt det foregaaende aars gunstige tendens, uden at de lokale uldmarkeder kunde stanse i sin vedvarende tilbagegang.

Klædefabrikerne arbejdede tilfredsstillende med livlig efterspørgsel efter fabrikatet.

Rederiforretningen kunde paa grund af Oderens nogenlunde gode vandstandsforholde stille sig gunstig.

Maskinfabrikerne udviser gode resultater; dog ytres tvil om, hvorvidt denne branches heldige stilling vil vedblive uforandret.

For fabrikationen af jernbanevogne var aaret glimrende, og udsigterne er fremdeles de bedste.

Cementfabrikerne fremviste særdeles tilfredsstillende resultater, men de nye fabrikker, som anlægges, maa nødvendigvis før eller senere ved sin konkurrence virke hemmende paa branchen. Chamottefabrikerne arbejder ligeledes meget godt.

De kemiske industrier har et normalt godt aar at opvise.

Papir- og cellulosefabrikerne udviser glædelige resultater, især for trykpapir.

Urfabrikerne i distriktet har, forsaavidt de tilvirker regulatorer, sluttet sig sammen til et aktieselskab; resultaterne turde være tilfredsstillende.

Om bryggeriindustrien lader der sig ikke ubetinget siges noget gunstigt. Kun de bedst funderede og godt indarbejdede etablissementer kunde opvise tilfredsstillende resultater, medens disse forøvrigt var ganske maadelige paa grund af overproduktion.

Spritfabrikerne har ved den tidligere omhandlede forening med producenterne af raaspiritus opnaaet den forønskede stabilitet i priserne og bragt disse op til en høide, hvormed begge kontrahenter kan være tilfreds.

Sukkerfabrikerne viser i sine resultater en yderligere, tildels ret betydelig bedring. Roehøsten var ikke uvæsentlig bedre end ventet, og sukkerpriserne mindst saadanne, at rationelt arbejdende fabrikker kunde staa sig dermed.

Landbruget kunde arbeide forholdsvis gunstig, hvortil de antagelige priser paa sukkerroer og spiritus væsentlig bidrog. Høsten var næsten gjen-nemgaaende god; hvad kornet angaar endog saa vidt, at de sterke og vedholdende tilbud trykkede priserne, som ikke igjen ret vilde hæve sig. Kjød- og uldproduktionen gav godt udbytte.

Alexandria.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul C. Belinfante Östberg.

Den norske skibsfart i aaret 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	9	14 983	9	14 983	-	-	4	7 702	4	7 702
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	9	14 983	9	14 983	-	-	4	7 702	4	7 702
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	3	7 377	3	7 377	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	3	7 377	3	7 377	-	-	-	-	-	-
Totalsum afladede fartøier	-	-	12	22 360	12	22 360	-	-	4	7 702	4	7 702
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	1	2 459	1	2 459	-	-	7	10 848	7	10 848
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	2 459	1	2 459	-	-	7	10 848	7	10 848
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4 918	2	4 918
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4 918	2	4 918
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	1	2 459	1	2 459	-	-	9	15 766	9	15 766

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 381 798.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 126 000.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 13 dr. 25 130 tons, til hovedstationen 12 dr. 23 223 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 177.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 312.00; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 333.00. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 734.00; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 734.00. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 3 067.00.

Ekspeditionsafgifter ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 76.00, i svenske sager kr. 29.00, i andre sager kr. 105.00.

Egypten gaar stadig fremad i alle henseender. Administrationen, som for en stor del ledes af de ved de særskilte ministerier ansatte engelske raadgivere, varetages mønsterværdigt. Landets finansielle position er særdeles heldig. Statsgjældens 4 pct. laan staar over pari, og statsindtægterne viste ligesom foregaaende aar et overskud af ca. 1 million pund sterling. Saasnart de under bygning værende vandreservoarer ved Assouan bliver færdige, hvilket nu berignes til om $1\frac{1}{2}$ aar, kommer landets produktionsevne til at stige i overordentlig høi grad som følge af de store landstrækninger, som da yderligere kan lægges under dyrkning.

Landets hovedsagelige exportartikler er bomuld og sukker.

Bomuldshøsten i aaret 1899 udgjorde $6\frac{1}{2}$ million cantars eller ca. 1 million cantars mere end foregaaende aar. Kvaliteten var ogsaa udmerket som følge ikke alene af et fordelagtigt veirigt i plantens forskellige udviklingsstadier, men ogsaa paa grund af nøiagtig omsorgsfuldhed med passende vanding. Foruden at egyptisk bomuld i almindelighed i de senere tider har vundet forøget efterspørgsel, har den nu ogsaa fundet en speciel anvendelse i anledning af den nylig gjorte opfindelse at „mercerisere“, d. v. s. af bomuld at fremstille en artikel med glans som silke, hvortil den egyptiske bomuld viser sig specielt anvendelig.

Priserne er ogsaa i forrige aar steget uhørt, fra $8\frac{1}{2}$ dollars pr. cantar ved sæsonens begyndelse i september til 16 dollars pr. cantar i februar indeværende aar, og man kan vistnok beregne, at landets indkomster paa grund af den større bomuldshøst og de høiere priser har været ca. 8 millioner pund sterling mere end foregaaende aar.

Af bomuldsfrø exporteredes ca. 380 000 tons, deraf 330 000 tons til England og 50 000 tons til kontinentet.

Oljepresning af bomuldsfrø er en industri, som stadig tiltager. Den olie, som ikke forbruges inden landet, finder et godt marked i Grækenland og Tyrkiet, og oljekagerne sendes til England, hvor de let af sættes til en pris, som kun ubetydelig understiger, hvad der betales for de oljekager, som dersteds presses af egyptisk bomuldsfrø.

Exporten af sukker, tilvirket af sukkerrør, udgjorde 64 000 tons i aaret 1899 mod 59 000 tons i det foregaaende aar, og ligesom tidligere exporteredes næsten alt til Amerikas forenede stater. I de senere aar har man i Egypten begyndt at dyrke hvidbæder, og man beregner for dette aar en tilvirkning af ca. 3 000 tons af dette slags sukker.

Da dyrkningen af bomuld og sukker for tiden er den mest lønnende, er produktionen af kornvarer betydelig aftaget, saa at den nu ikke engang forslaaer til landets eget behov.

Derimod exporteres temmelig store kvantiteter bønner til England, hvor de hovedsagelig anvendes til føde for heste, som arbejder i stenkulsgruberne.

Ogsaa af løg exporteredes meget betydelige kvantiteter, i aaret 1899 ikke mindre end 65 000 tons; deraf $\frac{2}{3}$ til England og $\frac{1}{3}$ til kontinentet via Triest.

Exporten af æg har i 1899 udgjort ca. 90 millioner mod blot ca. 40 millioner i det foregaaende aar.

Importen af trævarer fra Sverige udgjorde sidstledne aar ca. 20 000 std. og priserne var for 9 toms planker £ 12. 10. 0 for sekunda franske og £ 9. 0. 0. à £ 9. 10. 0 for tertia franske samt for saakaldte egyptiske spirer 21 sh. à 23 sh. pr. load à 50 kubikfod.

Af stenkul importeredes i 1899 ca. 1 850 000 tons, deraf ca. 900 000 til bunkerkul i Port Said. Priserne var:

27 sh. 6 d à 35 sh. pr. ton for Cardiffkul,
24 sh. à 28 sh. pr. ton for Newcastlekul,
23 sh. 6 d à 27 sh. 6 d for skotske kul.

Antallet af fartøier, tilhørende de forenede riger, som i 1899 passerede Suezkanalen, var 62 dr. 129 395 tons mod 49 fartøier dr. 70 443 tons i aaret 1898 og 49 fartøier dr. 77 649 tons i aaret 1897.

Egyptens import og export sker udelukkende over Alexandria. Siden nogle aar tilbage findes dersteds bosat en svensk købmand, hr. Axel Lanner, som beskæftiger sig med import af nordiske produkter. Andre firmaer, som beskæftiger sig med artikler af interesse for de forenede rigers handel, er:

Importører: Trævarer: G. Stagni & figli, S. Karam & frères, G. Luzzatti.

Jern: R. Dabbons.

Maskiner: Allen Alderson & Co., Steinemann Mabardi & Co.

Agerbrugsredskaber: do. do.

Spiger: J. Brillet fils & Co., S. Falanga.

Bicykler: Moring & Co.

Meieriartikler, knive, hestesko og laase: L. Fitte & Co.

Papir: G. Belleli, Fred Ott & Co.

Fyrstikker: Axel Lanner, A. Bellamore & Co.

Tjære: Hedri frères.

Cement: Allen Alderson & Co.

Kemikalier: Max Fischer, Deleschamps frères.

Smør, margarin, øl og maldrikke: Å. G. Monferrato, N. Pappa.

Exportører: Bomuld: Choremi Benachi & Co., Ralli Sons & Co.,
Carver & Co., Peel & Co.

Sukker: R. & O. Lindemann, Behrend & Co., G. L. Sursock.

Uld: Schneider & Rothacker, Aghion & Co.

Indhold: Alexandria s. 657. — Barcelona s. 613. — Breslau s. 655.
— Marseille s. 648. — Nürnberg s. 630. — Stettin s. 634.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske-konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 14.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Indberetning

til indredepartementet fra kommerciel stipendiat Martin Halset,

dateret Moskva, september 1900.

Ved planlæggelsen og udførelsen af det i kommunikationernes historie enestaaende projekt, som man kalder den store trans-sibiriske jernbane, er den civiliserede verdens opmærksomhed i de senere aar stadigt sterkere blevet henvendt paa Sibirien.

Før kjendt og berygtet som det klimatisk afskrækkende forvisningssted erkjendes og vurderes i vore dage dette mærkelige land som fremtidens mægtige producent og konsument.

For at kunne danne sig et korrekt billede af den rolle, Sibirien i en ikke fjern fremtid sikkerlig vil komme til at spille ogsaa for os, har jeg overfor det ubekjendtskab, som jeg her vil søge at belære, fundet det nødvendigt at give en fremstilling ogsaa af landets historie, kolonisation, kultur etc.}

Foruden hvad jeg personlig har seet og hørt af de mænd, som i vore dage, dels som private, dels i offentlige stillinger leder Sibliens udvikling, har en rig statistisk, statsøkonomisk literatur staaet til min raadighed, over hvilken jeg senere vil give en oversigt.

Sibirien.

Historisk oversigt. Omtrent samtidig med Vesteuropas kolonisation af Amerika begyndte Rusland sin fremtrængen i Asien.

Seierrig overfor sine tidligere undertrykkere tatarfyrsterne i syd og øst — Kasan og Astrachan — begyndte det gjenfødte czardømme ved midten af det 16de aarhundrede at udvide sig paa deres bekostning.

Johan den grusomme gav i 1558 familien Stroganoff endel af grænselandskaberne mod øst til forpagtning, mod at de skulde forsvare landegrænsen og oparbejde landets hjælpekilder og handel.

Stroganofferne, som havde slaaet sig ned ved Kama's (biflod til Wolga) kilder i Ural, kom snart i strid med sine østlige naboer og trængte i 1579 med 7 000 kosakker under ledelse af høvdingen Jermak over Ural (stenbæltet) ind i Sibirien.

Jermak erobrede i 1581 hovedstaden „Sibir“ eller „Iskir“ i Kutschums Khanat og anlagde paa dens ruiner det nuværende Tobolsk.

Den vestligste del af det vest-sibiriske flodnet, Turafloden, var nu i russernes hænder, og herefter skede deres fremtrængen let og sikkert østover paa Obj og sydover paa Irtytsch.

Kosakkerne var altid i spidsen, fra „ostrog“ (tømret befæstning) til „ostrog“ slog de sig paa ca. 70 aar tvers gennem Asien.

I 1643 stod russerne allerede paa Sakkalin.

Disse „ostrogs“ afløstes efterhvert af stæder. I det 16de aarhundrede anlagdes saaledes foruden Tobolsk bl. a. ogsaa Tjumén, Beresow, Obdorsk og Tara. I det 17de aarhundrede anlagdes Tomsk, Kusnetsk, Jeniseisk, Krassnojarsk, Jakutsk, Atschinsk, Nertschinsk og Irkutsk.

Fra denne linje er grænsen stadigt flyttet sydover, dels paa erobringens dels paa underhandlingens vei.

I 1858 fik Rusland, ved traktaten med Kina i Aigun, Amurprovinsen.

Haand i haand med den territoriale erobring af landet gaar til vore dage den administrative, videnskabelige og økonomiske besiddelsestagen. Det arbejde, som jeg her paa første haand har haft anledning til at studere, er vel egnet til at vække den høieste beundring. Den systematiske sikkerhed, hvormed arbeidet for ophjælp og udvikling af landets rigdomskilder drives fra regjeringens og de lokale autoriteters side, og den offervillige interesse, hvormed disse bestræbelser støttes af Sibiriens rigmænd, har gang paa gang vakt min forbauselse.

Ved guvernementsforvaltningens indførelse i det erobrede land i 1710 forberedte Peter den store den fuldstændige indlemmelse i czarriget, som i vore dage er begyndt.

De af regjeringen i tidernes løb udsendte videnskabelige expeditioner er nærsagt utallige. Det „keiserlige geografiske selskab“, under hvis ledelse disse i dette aarhundrede har skeet, har oprettet filialer i flere sibiriske stæder, Omsk, Irkutsk, Wladiwostok m. fl.

I 1887 stiftedes ved Sibiriakoffs og Zibulskis opofrelser universitetet i Tomsk, iaar er et polyteknikum aabnet sammesteds.

Over hele Sibirien gjøres der siden 1887 af specielt nedsatte kommissioner

studier over de forskellige guvernementers socialøkonomiske og statsøkonomiske forhold.

For at befordre den frugtbarest mulige udnyttelse af den snart fuldførte jernbane har man i Tomske oprettet et eget handelsdepartement.

Kort sagt paa alle omraader ser man de samme maalbevidste bestræbelser, i Asien at skabe et nyt stykke Rusland. Forskjellen er bare, at stykket er 3 gange større end det europæiske Rusland.

Kolonisation. Med berettiget stolthed kan Rusland se tilbage paa det udførte kolonisationsverk.

Udført som det er uden fremmed hjælp, udelukkende med russiske bønder, kan det ogsaa trygt sammenstilles med det andensteds under lignende omstændigheder udførte f. eks. i Kanada.

Men saa er ogsaa den russiske bonde i særlig grad „født“ kolonist.

Hans hjemlands uendelige sletter, hvor fjeldene ikke stænger og ikke kalder tilbage, indbyder til vandring did, blikket vendes.

Hans fattige tilværelse i den straatekte hytte, som saa let og saa ofte bliver flammernes rov, kan ikke vække hos ham det begreb, vi har i vore fædres tag.

Ved den mindste foranledning giver den russiske bonde sig paa vandring, og de flytter ikke enkeltvis eller i familier, nei, hele landsbyer drager afsted.

Først mod slutningen af det 17de aarhundrede begyndte den frivillige udvandring til Sibirien opmuntret og ledet af regjeringen. I vort aarhundrede, siden czar Alexander den II i 1861 ophævede livegenskabet, har denne befolkningens bevægelse taget ny fart. Fra 1860 af udvandrede aarligen 6—8 000. Deres tal er stadig steget, især siden hungersaaret 1891—1892, og siden jernbanens anlæg blev begyndt.

Den foregaar siden 1892 under skjærpet kontrol og ledelse af et særligt departement, som har oprettet filialkontorer i Tscheljabinsk og Omsk og paa flere steder lagere af landbrugsmaskiner, træmaterialier og korn samt hele byer af barakker paa de steder, hvorfra kolonisterne fordeles til sine forskellige distrikter.

Hver familie faar fri reise og bliver anvist 15 desjatin (à 11 maal) jord og faar desuden de første aar støtte paa forskjellig vis, dels ved uddeling af korn og dels ved kredit paa landbrugsmaskiner.

Til den 1ste januar 1900 er siden 1892 ialt indvandret til Sibirien 1 300 000 russiske bønder.

Slig som befolkningskapaciteten i det centrale Rusland under det nuværende agerbrugssystem faktisk er overskredet, er det at forudse, at denne bevægelse af folkemængden snarere vil tiltage end omvendt.

I 1851 regnede man Sibiriens folkemængde til 2 400 000. I 1891 til ca. 7 millioner. Iaar regner man 11 millioner indbyggere.

Man har villet tillægge deportationen en rolle ved Sibiriens kolonisation. Betænker man, at bare 10 pct. af de forviste er kvinder, vil man forstaa vegten af en slig paastand.

Ved keiserlig ukas af iaar er nu den væsentligste del af forvisningerne ophævet. Fritaget for den byrde, som de forviste selvfølgelig har været, vil man kunne vente ny fart i landets udvikling kulturelt og økonomisk.

Hidtil har man fordelt koloniststrømmen over Vestsibiriens guvernementer, langs jernbanelinjen og flodløbene, i de sidste to aar har man ogsaa begyndt at kolonisere i guvernementerne Irkutsk og Jeniseisk. Amurprovinsens kolonisation har altid og med særegne midler været drevet for sig.

Geografi. Sibirien indtager et fladeindhold af $12\frac{1}{2}$ million kvadratkilometer og er saaledes $\frac{1}{4}$ større end hele Europa og $2\frac{1}{2}$ gang større end Rusland.

Det siger sig selv, at et sligt landomraade inden sine grænser rummer andet end isørkener, skjønt den nordlige del ikke fortjener et stort bedre navn.

Efter de klimatiske forhold og jordbundens beskaffenhed deler man Sibirien fra nord mod syd i tre belter. Disse belter kan naturligvis ikke skilles efter skarpe grænselinjer, men gaar gradvis over i hverandre.

Nord for den 63^0 — 64^0 nordlig bredde ophører al skogvegetation, marken dækkes bare af moser og polare buske. Denne zone kaldes „tundra“ og er helt uskikket for alslags kolonisation. Man regner, at 4 millioner kvadratkilometer ligger under denne zone.

I Beresow, beliggende i den sydvestlige del af denne zone nær Obj, er vinterens middeltemperatur $\div 21^0$ C. Den femmaanedlige vegetationsperiodes middeltemperatur naar her bare $+ 9^0$ C., hvorved ethvert agerbrug er udelukket. Østover aftager temperaturen temmelig hurtig, i Verchojansk i territoriet Jakutsk har man som bekjendt en af vor halvkugles kuldepoler.

I „tundra“en lever 60 000 à 80 000 nomadiserende jæger- og fiskerfolk. Renen og polarhunden er disse samojeders, ostjakers og andre arktiske stammers eneste husdyr.

Søndenfor denne zone har man skogzonen, det sporadiske agerbrugs zone, „taiga“en. Man regner herunder 6 millioner kvadratkilometer.

Den er dækket af umaadelige skogstrækninger, gran, hvidgran, furu, lærke-træ, den sibiriske ceder, birk og andre løvtræer. Indenfor denne zone stiger vækstperiodens temperatur til 12^0 C., hvorved de haardførste kornarter kan dyrkes. Vinterens middeltemperatur er $\div 20^0$ C. og nedslagsmængden 470 mm.

I vest er „taiga“ens skoge sterkt medtagne, men i guvernementerne Tobolsk, Tomsk og Jeniseisk findes skoge i jomfruelig uberørthed, som fylder tusinder af geografiske kvadratieme.

I denne zone finder man ogsaa flere af de rigeste guldforekomster.

Det resterende af Sibiriens fladeindhold bliver nu $2\frac{1}{2}$ million kvadratkilometer, den dyrkbare eller som den ogsaa kaldes „den sorte jords zone“. Den har sine grænser mellem 58° n. br. og 55° n. br. Her er den femmaanedlige vekstperiodes temperatur allerede steget til 15° C. eller den samme, som under samme bredde i europæisk Rusland. Vinterens middeltemperatur er $\div 17^{\circ}$ og sommerens $+ 17\frac{1}{2}^{\circ}$. Nedbørmængden er i aarsgjennemsnit 380 mm.

Foruden disse klimatisk gunstige forhold har denne zone, inden Vest- og Østsibirien, vandrigrere floder, større skogrigdom og rigere jordbund med frodigere vegetation end det tilsvarende belte i Rusland.

Denne zone er halvt saa stor som Rusland, hvor der desuden findes store strækninger, som paa grund af klimabetingelserne unddrager sig enhver kultur, og fem gange større end det tyske keiserrike.

Vestsibirien. Den del af Sibirien, som jeg har gennemreist og gjort til speciel gjenstand for mine studier, er Vestsibirien.

Fra Moskva gik reisen med jernbane til Tomsk, fra Tomsk med damper paa Obj til Barnaul i Altaï, hvor jeg i tarantass gjorde en mindre rundreise til endel af de rigere landsbyer, tilbage med damskib til Krivochokovo, hvor jernbanen krydser Obfloden og efter et fornyet besøg i Tomsk med jernbane til Omsk, Tschjelijabinsk, Jekaterinburg og Tjumén, hvorfra veien gik direkte hjem over Moskva—St. Petersburg.

Den tilbagelagte vei er ca. 20 000 kilometer.

Vestsibirien deles administrativt i fire guvernementer.

Tomsk med kabinetsbesiddelsen Altaï med 2 650 000 indbyggere, Tobolsk med ca. 2 millioner indbyggere samt steppeguvernementerne Akmo-linsk og Semipalatinsk med tilsammen ca. 2 millioner indbyggere.

I de to første er befolkningens 95 pct. russere, i steppeguvernementerne er befolkningens 80 pct. kirgiser, resten russere.

Næringsveie.

Agerbruget er den vigtigste næringsvei i de af russerne beboede distrikter. Jorden er meget rig og let at dyrke. Man har eksempler paa, at der er saaet og høstet paa samme jordflæk op til 100 aar uden nævneværdig afbrydelse. Reglen er dog, at man tilsaar det samme jordstykke 5—10—15 aar, hvorefter det lægges brak, og man tager fat paa stykket ved siden af, til man om nogle aar igjen vender tilbage til det første.

Trods dette extensive jordbrugs store primitivitet opviser Sibirien dog i almindelige aar et betydeligt overskud til udførsel. Det er imidlertid klart, at udbyttet med en slig drift er høist variabelt.

Det er betegnende for jordens frugtbarhed, at man i Sibirien mangedes, uden gjødning og med høist mangelfuld pløining, dog opnaar en afkastning, som kan sidestilles med de bedste resultater naaet med den høieste kultur i de rigeste amerikanske korndistrikter.

I Altaï, keiserens privatbesiddelse og perlen blandt czarens lande, fik man i 1899 mangedes 4 000—5 000 kg. hvede pr. desjatin (11 maal).

Brødkornet er hvede, for det kolossale hesteholds skyld dyrkes havre; rugen finder en udstrakt anvendelse ved brændevinsbrændingen, medens byg og boghvede dyrkes i liden udstrækning.

Hvede og havre udgjør hver ca. 30 pct. af totalproduktionen, rug udgjør 20 pct. og resten byg, boghvede, ertre og hirse.

Hveden er af fortrinlig beskaffenhed og dyrkes væsentligst som sommerkorn, i de sydligere distrikter, Altaï og Kirgisesteppens sydlige kredse, dyrkes dog hovedsagelig vinterhvede, den saakaldte „bjelloturka“. Fra en af Ruslands største møller i Jekaterinburg var ifjor mel af denne hvede bragt til London (over St. Petersburg), hvor det blev sat ved siden af og over de fineste amerikanske merker.

Vinterrugen og havren er begge ogsaa af meget god kvalitet, medens bygget, hvis dyrkning meget forsømmes, er mindre godt.

Kvaliteten afhænger jo betydelig af veirforholdene, saa at man ogsaa af byg kan faa se smukke prøver af sibirisk avl. Det vil i denne forbindelse maaske interessere, at den russiske regering i de senere aar har gjort indkøb af norsk saakorn til forsøgsdrift i Sibirien.

Det samlede høstudbytte anslaaes til ca. 50 millioner hl., hvoraf paa Vestsibirien falder op mod 40 millioner hl. Ved en middelhøst regner man udførselsoverskuddet i Altaï og de sydvestlige dele af guvernementet Tobolsks agerbrugszone til mindst 50 pct. af det samlede udbytte.

Det er selvfølgelig, at udbyttet med en driftsmaade som tidligere nævnt bliver høist variabelt, og at priserne som følge deraf ogsaa er underkastede sterke svingninger. Man har seet rugpriserne stige fra kr. 1.40 pr. 100 kg. (Kurgan 1887) til kr. 23.00 (Tjumen, hungersaaret 1892).

Et korrektere billede giver imidlertid markedspriserne i Tomsk, som til den sidste tid var Sibiriens centralmarked. I fem og tyve aarsperioden fra 1870—1894 var de høieste priser paa hvedemel og rugmel 6 gange høiere end de i samme periode laveste. Herved erindres, at prisen noteredes i rubel, hvis kursforandringer maa tages i betragtning.

Selv under normale forholde kommer saa hertil svingninger efter aarstid, idet priserne altid er lavest om vinteren og stiger i løbet af vaaren og sommeren.

Middelpriserne paa korn i Barnaul i 1898 paa første haand:

For hvede .	kr. 4.20 pr. 100 kg.
„ rug	„ 2.73 — —
„ havre	„ 2.60 — —
„ byg	„ 2.60 — —

Svingningerne for samme aar viser:

For hvede pr. 100 kg. fra kr.	3.47—5.20
” rug — ” —	2.23—3.70
” havre — ” —	2.10—3.00
” byg — ” —	1.80—3.00

Poteteshøsten anslaaes for Øst- og Vestsibirien tilsammen til henimod 2 millioner hl. I Altaï og blandt den fastboende befolkning i Kirgisesteppen er dyrkningen af kjoekkenvekster ganske udviklet; der dyrkes meloner, vandmeloner, kaal, tomater o. s. v. I Barnaul kunde man kjøbe 100 meloner for 2 à 3 rubel.

Lin, hamp, solrose, humle og tobak er ogsaa gjenstand for en temmelig udstrakt dyrkning; men de har dog paa langt nær ikke naaet den udvikling, som de selv nu forhaandenværende forholde tillader.

Af lin og hamp opvises der imidlertid aarlig et betydeligt overskud til export baade af frø og fiberstof.

Af linfrø føres aarlig til Rusland ca. 10 000 tons.

Middelpriserne paa lin og hamp i Altaï i 1898:

Linfrø	pr. pud (16.4 kg.)	rub. 0.35
Lin	—	” 2.05
Hampefrø	—	” 0.41
Hamp	—	” 1.70

Biavlens har naaet en høi grad af udvikling i Altaï, hvor man finder 680 000 bikuber paa 18 000 bondegaarde med en samlet produktion af ca. 140 000 pud honning og 15 000 pud voks. Af honning og voks exporteres ikke ubetydeligt til Rusland.

Prisen paa disse produkter i 1898:

Honning efter kvalitet fra rub.	4.00—7.00	pr. pud
Voks	” — —	” 20.00—23.50 —

Af Ruslands samtlige 1½ million bikuber findes i Sibirien den største halvpart.

Arbeidsløn. Til belysning af arbejdsomkostningerne meddeles uddrag af tabellerne over arbejdslønninger i Altaï for 1898:

Aarsløn. Arbejderens eget kosthold og beklædning:

Mænd	rub. 36—90
Kvinder	” 20—40

Maanedsløn under høstarbeidet. Vertens kosthold:

Mænd	rub. 7—18.	Mand med hest	rub. 10—25
Kvinder	” 4—12.	For extra hest	” 4—12

Ugeløn under vaaraarbeidet. Vertens kosthold:

Mænd . . .	rub. 1.00—3.00	Mand med hest . .	rub. 2.00—5.00
Kvinder . .	„ 0.50—2.00	For extra hest . .	„ 0.75—3.30

Dagløn om vinteren. Vertens kosthold.

Mænd . . .	rub. 0.10—0.55	Middelsløn : . .	rub. 0.24
Kvinder . .	„ 0.05—0.38	—	„ 0.14

For mindreaarige er lønnen ca. 25 pct. lavere end for kvinder.

Grubearbejdernes løn er i høj grad afhængig af stedet; medens der i Altaï og Kirgiserrayonen betales bare 20—35 kop. pr. dag, har guldvaskerne i Jakutsk-distriktet op til rub. 1.50.

Kvægavl. Ved siden af agerbruget er, som man kan tænke sig, „kvægavlen“ den vigtigste erhverskilde, og denne befinder sig i en i forhold til de rige naturlige hjælpekilder lige saa uudviklet tilstand som den første. Umaadelige strækninger dækkede af de rigeste græsgange henligger ubenyttede.

Til trods herfor er Sibirien dog en af de kvægrigeste egne paa jorden og indtager i denne henseende den første plads i det russiske rige.

I guvernementerne Tomsk og Tobolsk regner man paa 100 indbyggere 80 heste, ligesaamange okser og kjøer og af faar og gjeder mere end 100. I Kirgisesteppen finder man næsten 100 heste, 45 okser, nærvæd 400 faar og gjeder samt 12 kameler pr. 100 indbyggere. Disse tal ansees dog at være for lave, da befolkningen dels af frygt for øgede skattepaalæg og dels af overtro søger at skjule det sande antal af deres besætninger eller hjorder.

Hestene er smaa og pjuskede, men meget udholdende og nøisomme.

Det almindelige sibiriske kvæg er ogsaa smaat (1 okse veier 10—12 pud); men i det sydlige Altaï og Kirgisesteppen finder man ogsaa stort fedt kvæg paa 18—22 pud.

Faarene er mest fedthalefaar.

I 1899 exporteredes af levende dyr 12 099 stk. heste, 15 838 stk. kjøer og okser.

Exporten af kjød frosset eller saltet steg samme aar til 2 200 000 kg.

Af talg regner man en aarlig export af 8 à 10 000 tons.

Af huder og skind føres mere end 1½ million stk. og af uld 4—5 millioner kg. over Tjumen, ogsaa til Rusland.

Smørproduktionen bestod til for 4—5 aar siden udelukkende i saakaldt „smeltet“ smør, som i betydelige kvantiteter fandt vei til Rusland og videre til Tyrkiet. Siden jernbanen blev færdig i Vestsibirien, er der paa dette

omraade skeet en fuldstændig revolution. Hundredevis af større og mindre meierier er anlagt langs jernbanelinjen og de tilstødende distrikter. Det begyndte i „Kurgan“ og har siden stedse og hurtigt arbejdet sig østover, ifjor aabnedes det første danske exportkontor i Barnaul. Det danske initiativ, som her har bragt saa glimrende resultater, deler æren med sibirakernes hurtige forstaaelse og iver for at tilegne sig den tilbudte viden.

I 1898 exporteredes 183 000 pud. I 1899 til 1ste juli exporteredes 184 000 pud.

Ruslands samlede smørexport var ifjor 680 000 pud. Efter det ovenstaaende kan man altsaa snart sige, at Sibirien leverer en halvpарт heraf.

Smøret er meget fedt; men da behandlingen endnu lader meget tilbage at ønske, bliver kvaliteten gennemgaaende bare 2den og 3dje rangs.

Fra østersjøhavnene gaar det russiske og sibiriske smør hovedsagelig til Kjøbenhavn, som saaatsige herved har udviklet sig til et smørreservoir for hele Nordeuropa.

I Sibirien har danskerne dels egne meierier, dels optræder de som kommissionærer for bøndernes private eller sammensluttede meierier.

Melk betales med fra 25—35 kop. pr. pud. Et pud melk giver $1\frac{3}{4}$ —2 pund smør eller med andre ord 5 pct. smør af melkevekten.

* Separatorsmøret betales fra $7\frac{1}{2}$ rub. til 11.50 rub. pr. pud. Middelpris 9.40 rub. Dritlerne for denne export importeres mest fra Danmark, da Ruslands og Sibiriens skoge ikke indeholder bøgetræ.

1 hest koster	fra rub. 15.00—30.00
1 ko eller okse (ca. 10 pud)	- „ 8.00—15.00
1 faar	- „ 1.00— 3.50
Oksekjød pr. pud	- „ 1.00— 1.50
Talg — „ —	- „ 1.80— 3.50
Huder — „ —	- „ 2.00— 4.50
Faareskind pr. stk.	- „ 0.50— 1.00
Kirgiseruld uvasket pr. pud, op-	
til 30 pct. smuds	- „ 2.50— 3.00
Uld i Altaï, vasket, pr. pud	- „ 5.00— 7.00

Svineholdet er meget lidet, medens derimod fjærkræholdet enkelte steder er ganske udviklet.

I 1899 exporteredes 220 000 pud æg til Rusland.

Fjøsstel i vor betydning existerer i Sibirien ikke. I de sydligere dele gaar kreaturerne ude aaret om, idet den ubetydelige snemængde tillader dem selv om vinteren at skaffe sig selv føden. I de egne, jeg passerede, fandtes der dog ved bondehytterne et skur dækket af stænger og halm, hvor besætningen i broget blanding sættes ind under de haardeste vintermaaneder

fra oktober—november af til udpaa vaarparten. Med sligt stel vil det derfor ikke forundre, at sygdomme af forskjellig slags ofte optræder blandt kvæget.

De nomadiserende kirgiser har desuden at kæmpe med de vilde dyr og da specielt ulven, som anretter utrolige ødelæggelser paa deres hjoeder. Den officielle statistik for 1898 meddeler, at i steppeguvernementerne dræbtes husdyr til en værdi af kr. 1 200 000.00. (Specificeret ser det slig ud: 10 757 heste, 4 084 okser, 1 668 kameler, 32 764 faar og 4 386 gjeder.)

Under kvægavlen fortjener kanske endnu at nævnes „Maralhjorten“, som findes vild i Altais fjelddale og er et efterstræbt vildt for hornenes skyld, som yder et værdifuldt medikament „pant“, særlig skattet i Kina. I de senere tider har man tæmmet den, den lader sig let fodre med hør og løv og skal give rigt vederlag. Hornene betales med op til rubel 7.50 pr. russisk pund, og hornene veier op til 20 russiske pund. Til Tyskland og England har man i de senere aar gjort forsøg med at overføre den og som det siges med held.

Skogdrift 40 000—50 000 geografiske kvadratomile regner man i Vest- og Østsibirien at tilhøre skogzonen.

Vel har en tankeløs rov hugst og skogbrande, hvis hyppighed er blevet et ordsprog, paa sine steder sterkt ødelagt dem; men der findes dog mere end nok igjen for at retfærdiggjøre den franske statsøkonom Leroy Beaulieus spaa-dom, at de sibiriske skoge i det 20de aarhundrede vil blive kilden for Europas behov.

Allerede har englænderne ført flere ladninger tømmer til London, og nu skal sagen gribes stort an.

Den russiske regjering har i 1899 til et engelsk kompani solgt 1 million stammer i guvernementet Jeniseisk til export gjennem det kariske hav.

Prisen er 50 kopek pr. træ.

Til sammenligning anføres, at Petschorabolaget betaler 1 rubel pr. stamme og et fransk firma, som har kjøbt 2 300 000 stammer i guvernementet Perm, rubel 1.40.

Den russiske og sibiriske gran er mindre god, men furu og lærketræet derimod fortrinlig exportvare.

Skogene i Sibirien som i Rusland er i de senere aar inddelte under et forstvæsen, som stadig udvides. I 1899 blev af 11 taksatorer og 32 landmaalere i guvernementet Tobolsk opmaalt 13 307 800 maal skog.

Den sibiriske ceder, hvis hugst nu er forbudt, giver en ikke ubetydelig indkomst af sine nødder (russennødder), hvis nydelse er et yndet tidsfordriv. Disse nødder giver desuden en fortrinlig olje.

Skogsbær findes i umaadelige masser, men er ikke gjenstand for nævneværdig indsamling.

Fiskeri. Ved siden af agerbrug og fædrift spiller ogsaa fiskerierne en nævneværdig rolle i Sibiriens økonomiske liv.

De sibiriske floder er overordentlig fiskerige, og denne rigdom bestaar af de værdifuldeste fiskearter. Stør, stirlet, den kongelige njelma, moksyn og syrok, de tre sidste af laksefamilien. Desuden gjedde og forskellige karpearter. De rigeste fiskerier foregaar i nord, jo nærmere mundingerne desto rigere.

I den nordlige del af guvernementet Tobolsk er fiskehandelen den vigtigste forretningsbranche. Herfra har de finere fiskearter i frossen tilstand fundet vei helt til Berlin. Fangsten, som drives uden kontrol med alslags redskab, siges dog stedse at give mindre udbytte, hvorom de stigende priser ogsaa maa siges at tale. Om der kan sluttes fra forholdene i Lena til de andre floder Obj og Jenisei, vil disse fiskerier neppe nogensinde faa andet end en rent lokal betydning. Paa Lena har det mest udstrakte fiske været drevet, idet fisket her er ernæringskilde ikke alene for befolkningen, men ogsaa afgiver den væsentligste føde for befolkningens, jakuternes, talrige hundehold.

Fisket, som her for nogle aar siden gav et aarsudbytte af 320 tons, er nu sunket ned til 110 tons, saa befolkningen lider under mangel paa næring, og hundenes antal er i sterkt aftagende.

Hvad der om høsten af fisk findes lagret i Tobolsk og Tjumén, føres til markedet i Irbit.

Tilførselen udgjorde af saltet og tørret fisk i 1898 ca. 640 tons. Værdien af denne tilførte fisk var 260 000 rubel, som helt omsattes.

Saltet „stør“	solgtes pr. pud fra . . .	rub. 4.70—4.30
„ „syrok“	„ — „ „ . . .	„ 3.20—3.00
„ „jasj“	„ smaamort, pr. pud fra . . .	„ 1.80—1.50
Tørret „syrok“	solgtes — „ — „ . . .	„ 3.10—3.00
„ „jasj“	„ — „ — „ . . .	„ 2.00—1.80

De dyreste sorter gik bedst med liylig efterspørgsel, medens de billigere, hovedsagelig smaa fisk, tildels ikke opnaaede høiere priser end paa produktionsstedet. Den tørrede „syrok“ var f. eks. i Obdorsk betalt med 3 rubel pr. pud. Transportomkostninger etc. udgjør 65—70 kopek pr. pud, saa salget gik med rent tab. Den tørrede fisk, jeg havde anledning til at se, er da ogsaa en tarvelig vare, baade med hensyn til raaprodukt og tilvirkning. Jeg sætter for min del vor tørrede smaa sei høiere end baade syrok, gjedde og „jasj“. Fra Irbit sælges fiskevarerne dels til sibiriske købmænd, dels og væsentligst vestover til Jekaterinburg og omliggende distrikter i guvernementet Perm.

Til Irbit er efter samstemmige udtalelser af folk, som besøger markedet, hidtil ikke ført norsk sild eller fisk. Det samme gjælder markedet i Nischnei, og i dette forhold kan man sikkert ogsaa se en aarsag til, at al udenlandsk sild i saa liden udstrækning hidtil har fundet vei til Sibirien.

Jagt. Sibiriens rigdom paa pelsverk var det jo, som først lokkede

russerne did. Aarhundreders rovfangst har imidlertid sterkt decimeret pelsdyrbestanden og da især i Vestsibirien. Endnu spiller dog pelsdyrjagten en rolle i Sibirien og giver et vakkert overskud til udførsel.

Denne forretning koncentrerer sig paa markederne i Irbit og Nischnei-Novgorod.

Omsætningen paa det første sted var i 1897 ca. 6 millioner kroner.

Vildtfangsten har først faaet nogen betydning, siden jernbanen byggedes, og har en umaadelig rigdom at tage af. Harer, ryper, hjerper, aarfugl, ænder m. m. findes overalt. Harerne er paa sine steder en ren landeplage.

Priserne var mængstedes rent latterlig lave. I Barnaul, hvor de kan siges at holde sig paa et høit middelpunkt, betaltes:

For 10 ryper eller hjerper rub. 1.00, 10 ænder rub. 1.50, 10 aarhaner rub. 2.00, 10 harer 50 kop.

Mineraler. Sibiriens rigdom paa mineraler er med rette berømt.

Guldproduktionen er den fjerde i verden og har efter de officielle opgaver, som dog er for smaa, en værdi af 100 millioner kroner. Guldet udvindes væsentligst af guldførende sand, som findes i alle floder.

Sølvminerne, som før var saa berygtede som de grusomste forvinsningssteder, har i de senere aar paa grund af sølvets prisfald tabt meget af sin betydning og viser en tilbagegaaende produktion.

Af kobber findes store og overordentlig rige forekomster i Østsibirien, i Altaï og i Kirgisesteppen (Akmolinsk), paa hvilket sidste sted man har fundet kobberertse med optil 30—33 pct. metalgehalt.

Jernforekomsterne er ogsaa mange og store, særlig er Altaï og Østsibirien rige paa jernertse.

Desuden finder man ogsaa bly, tin og grafit. Ingen af disse mineraler er endnu gjenstand for nogen nævneværdig drift. Disse rigdomme vil dog sikkert i en fremtid ogsaa komme til at spille en rolle, derfor garanterer de umaadelige og fortrinlige stenkulleier, som man i de senere aar har paavist overalt i Sibirien fra grænsen mod Rusland ved Tschjeljabinsk til det stille hav.

De merkeligste er „Kuznetski“ formationen (juraperioden) i Altaï og kulformationerne ved den øvre Irtytsch. Den første, som helt fylder floden Tom's og dens bifloders bassin, har et fladeindhold af mere end 40 000 kvadratkilometer, og de videnskabelige undersøgelser anslaaer mængden af kul til hundreder af millioner tons. Fra Kuznetskidalen er nu en jernbane ført frem til den transsibiriske bane og driften optaget.

Prisen paa disse kul, som i kvalitet staar ved siden af „Newcastle“ var i Tomsk 8—12 kr. pr. ton.

Sibirien er overordentlig rigt paa salt, som forekommer dels som bergsalt og dels i de talrige og store saltsjøer. Det lokale behov tilfredsstilles væsentligst af saltsjøerne, som dels indeholder rent kogsalt, dels blanding af bittersalte og kogsalt og dels er rene bittersalt- (glaubersalt) sjøer.

Industri. Industrien befinder sig, som rimeligt er, paa et meget primitivt standpunkt. Ialt beskæftiger den sibiriske fabriksindustri ca. 35 000 mand og produktionsværdien overstiger ikke 20 millioner rubel, hvoraf igjen bryggerier, brænderier og spritfabriker ialt producerer 6 millioner. Resten fordeler sig paa møller, garverier, talgsmelterier, sæbefabriker, teglbrænderier, fyrstikfabriker o. s. v.

Paa de fleste af de nævnte industrielle bedrifters omraade tilfredsstiller produktionen ikke engang det lokale behov.

Det er en nationaløkonomisk lov, at før de nærmestliggende naturlige rigdomme er udnyttet og bragt til blomstring, før kan et ungt land ikke bære nogen stor industri. Det vil og bør derfor, efter hvad jeg har oplyst om det sibiriske agerbrug, fædrift og skogbrug, vare længe, inden Sibirien træder ind i det industrielle trin af sin udvikling.

Et brud paa denne udviklingslov vil her, som overalt, hvor man ellers har forsøgt det, bringe negativt resultat.

Byer. En følge af Sibiriens mangel paa industri er de forholdsvis faa og smaa byer.

Tomsk	har	55 000	indbyggere
Omsk	„	45 000	—
Tjumen	„	35 000	—
Tschjeljabinsk	„	20 000	—
Barnaul	„	30 000	—
Biisk	„	18 000	—
Semipalatinsk	„	21 000	—
Tobolsk	„	19 000	—

I sit ydre fysiognomi skiller de sibiriske stæder sig ikke meget fra de russiske. Bebyggelsen er mest af træ og brotlægningen, hvor saadan findes, om muligt endnu slettere end i Rusland.

Kloak og vandvæsen savnes som regel, og dette betinger derved den utilfredsstillende sanitære tilstand. I Tomsk er dødelighedsprocenten 55 af 1 000.

Elektriciteten har derimod alt holdt sit indtog baade i form af elektrisk lys og telefon, som er indført i en flerhed af Sibiriens stæder.

Krivochockovo, hvor jernbanen krydser Obfloden, er en amerikansk by; for fem aar siden var der urskog, nu har byen 18 000 indbyggere.

Af landets indbyggere bor 7—8 pct. i byerne, medens i det europæiske Rusland 13 pct. af befolkningen bor i byer.

H a n d e l.

Sibiriens handel beskæftiger sig foruden med salg af sibiriske og køb af europæiske og asiatiske varer ogsaa med transitforretningen mellem Kina og europæisk Rusland. Denne sidste betinges af en særlig toldpolitik, som ved en høi differentialtakst tvinger især thetransporten gennem Sibirien.

Af the gaar ikke mindre end 25 000 tons gennem Sibirien, hovedsageligst over Irkutsk, undertiden og delvis ogsaa over Biisk og Barnaul.

Kjøbmandsstanden. Handelen bevæger sig endnu i de elementære former og har ofte et rent præg af bytte. Engrossister i europæisk betydning findes ikke. Sibiriens store kjøbmænd finder man den dag i dag endnu personlig bag sin disk, de kjøber maaske, hvad der bydes af forhaanden værende varer, men ellers absolut ikke.

Kjøbmandsstanden rekruterer af bønder og savner al teoretisk uddannelse, om mange paastaas det, at de har meget mangelfuldt kjendskab til den ædle skrivekunst.

Markederne. Den store omsætning — i modsætning til den daglige detaljomsætning — koncentrerer sig paa de store markeder i Nischnei-Novgorod — 6 uger i juli og august — og i Irbit — 4 uger i januar og februar.

De sibiriske varer føres om høsten paa Obj og Irtytsch til Tjumen og derfra landeveis til Irbit, hvorfra de igjen delvis føres videre overland til Jekaterinburg—Perm og fra Perm paa Kamafloden og Wolgaen til Nischnei. Samme rute følger de europæiske varer til Sibirien.

Til disse centralmarkeder slutter sig rundt om i Sibirien 150 mindre, tredages markeder med en omsætning fra nogle faa millioner og ned til rene ubetydeligheder.

Med kommunikationernes udvikling er det klart, at disse markeder stadigt taber i betydning.

Markedet i Nischnei, hvis omsætning i 1881 kulminerede med et beløb af rub. 242 000 000, viste ifjor en omsætning af ca. rub. 130 000 000 eller noget over kr. 250 000 000.

Irbits omsætning har paa samme vis dalet fra 50 millioner rubel til 30 millioner rubel.

Kredit. I Sibirien som i Rusland benyttes en forbausende lang kredit.

6—9 maaneders veksler er det mindste, medens 12 maaneders, ja til og med 18 maaneders kredit ikke er ualmindeligt.

Det er klart, at den beregnede avance staar i forhold hertil. De importerede varer koster da i Sibirien ogsaa dobbelt af europæiske priser.

Banker. I Sibiriens større stæder virker foruden den keiserlige banks filialer ogsaa saadanne af den sibiriske bank i Jekaterinburg og af den russiske bank for udenlandshandel i St. Petersburg.

Kommunikationsvæsen.

Floderne. Floderne er russernes store bundsforvandt mod deres mægtige fiende afstanden. I Sibirien flyder floderne over i hinanden som intet andet steds i verden og danner et net af forbindelsesveje, som ikke kan overvurderes i sin betydning for landets fremtidige udvikling.

Objflodens tilløbsdistrikt er ikke langt fra 4 millioner km.² og Jeniseis over $2\frac{1}{2}$ million km.²

Disse flodveje staar under opsigt af vandveisdepartementet i Tomsk. Dettets chef, den energiske baron Aminoff, har med utrættelig energi stadig arbeidet paa disse vandveies udvikling. Han har saaledes fortjenesten af at have gennemført Obj—Jeniseikanalen, mellem Objs biflod „Ket“ og Jeniseis biflod „Kass“, hvorved man nu fra Irkutsk over den i de senere aar kanaliserede Angara kan seile helt til Tjumén.

Objs og Irtysschs regulerede, opmaalte, oplyste og bevogtede strækninger overstiger tilsammenlagt 16 000 km.

Fra Semipalatinsk og Biisk i syd til Karahavet i nord, fra Tjumén i vest til Atschinsk i øst, begge veie ca. 5 000 km. er Obj og dens bifloder seilbare med et dybgaaende af optil 1 arschin. Denne vandstand stiger under de to flomperioder mai og juli til det to—tredobbelte.

Foruden de nu kjendte og opmaalte distancer findes der endnu en masse forskellige mindre flodløb, som ogsaa er mere eller mindre seilbare og vil blive taget i brug, efter som behovet melder sig.

Flodvei til Kina. Den største opmærksomhed har det saaledes i Rusland vakt, at Irtyssch mod formodning ogsaa har vist sig seilbar ovenfor Semipalatinsk, idet baron Aminoff to somre i rad har seilet fra Semipalatinsk over grænsen flere hundrede verst ind i Kina til Kobdo paa Altais sydvestlige skraaning. Herved kommer man i forbindelse med en del af Kinas rigeste provinser, som f. eks. det berømte Kuldscha.

To af den russiske regering udsendte kommercielle medarbeidere har allerede gjort studier over disse egnes økonomiske forhold og betingelser for en lønsom dampskibsdrift paa den sorte Irtyssch. Disse herrer har ansat minimumstrafiken til 1 million pud varer af forskellig slags.

Vandveisdepartementet sysselsætter henimod 1 500 mand.

Dampskibstrafik. Den første damper viste sig paa Objfloden i 1841. Nu er der 119 dampbaade med tilsammen 7 745 indicerede hestekræfter. De anvendes især til slæbning og passagertrafik.

Varetransporten sker i lægtene af størrelse fra 5 000 pud til 110 000 pud (ca. 1 800 tons). Der findes ialt 376 slige lægtene med en samlet bæreevne af 17 millioner pud = 300 000 tons.

Dette flodsystem har bare én mangel. Det er den korte fartsperiode. Obj er nemlig bare aaben for fart den mindste del af aaret.

Ved Biisk gaar isen op, og seiladsen kan begynde omkring den 28de april, ved Obdorsk den 8de juni. Medens seiladsen ophører paa grund af is ved Biisk den 11te november og ved Obdorsk den 23de oktober.

Paa Jenisei er trafikken ikke paa langt nær saa udviklet som paa Obj. Dens løb er mere samlet og distriktet langt tyndere befolket. Forholdene forøvrigt som paa Obj.

Strømforholdene er blot ikke saa gunstige. Medens Obj flyder med en fart af ca. 2—3 verst i timen, har Jenisei en strømhastighed fra 8—12 verst i timen.

Den store sibiriske „trakt“. Før jernbanen kom, foregik al landsens trafik paa den „store sibiriske trakt“, som den kaldtes. Denne vei gik fra Tjumén over Tomsk til Irkutsk og havde sydover en vei gennem Altaï over Barnaul—Biisk til Kinas grænse og en over Sempalatinsk.

Her foregik trafikken vinter som sommer. „Trakten“, som ikke fortjener navn af vei, er nemlig vaar og høst helt ubrugbar. Paa de skogløse sletter breder den sig i det uendelige, i skogene gaar den som en fure af 50—60 meters bredde og mangler alt det, som heder fundament.

Den store transsibiriske jernbane. Den „store transsibiriske bane“, som blev besluttet og påbegyndt i 1891 og nu snart imødeser sin afslutning, gaar over Omsk, Tomsk, Krassnojarsk til Irkutsk. Paa Baikal-sjøen sker forbindelsen paa to kolossale isbryderfærger til Missowskaja, hvorfra banen fortsætter over Chabarowsk til Wladivostok.

Jernbane- og dampskibsfragt. Den frygt og de forhaabninger, som har været næret om, at banen skal blive en konkurrent for skibsfarten mellem Europa og det fjerne østen, har vel begge maattet give sig for kjendsgjerningernes tryk.

En masse-transport, som der isaafald vilde blive tale om, er teknisk seet allerede en umulighed paa en banelinje paa 10 000 km., selv om denne skulde være dobbeltlinjet, hvad den sibiriske bane ikke er, og fraseet denne vanskelighed vil fragten efter den mest minimale tarif blive mere end tredobbelt af

dampskibsfragten, som fra Shanghai—Hamburg har været nede i 21 sh. pr. ton og som normalt antageligt kan regnes til 30 à 35 sh.

Det har ogsaa allerede vist sig at holde stik for denne bane. Korntransporterne fra Sibirien til Østersjøen har tildels brugt op til 4—5 maaneder for at naa Libau eller Riga og bragt varen frem i en høist miserabel tilstand. Værditabet har været anslaaet helt til 50 pct. Fragterne viser sig ogsaa, som nedenfor vil sees, dræbende for producenterne.

Exportkontor i Arkangelsk. I erkjendelsen heraf oprettede regjeringen ifjor et exportkontor i Arkangelsk, som skal formidle Sibiriens export og import over Perm—Kotlaabanen via Jekaterinburg—Tschjeljabinsk, og til opnaaelsen af dette maal er der indført specialtarifer for fragtberegningen og afsluttet en kontrakt med Wm. Müller & Co. i Rotterdam, hvorved dette firma forpligter sig til at levere den tonnage, som maatte blive rekvireret, med en fragtberegning af 8—27 kopek pr. pud fra Arkangelsk til europæisk havn. Den laveste sats gjælder korn og svarer til 11 sh. pr. ton.

For at lette exporten er de sibiriske jernbanestationer bemyndiget til at give et forskud svarende til 80 pct. af locoprisen af de til export kommende varer.

Denne vei er adskillig kortere end over Østersjøen, men den bliver ogsaa baaede for lang og kostbar.

Den største korntransport, som hidtil er skeet fra Sibirien, var for 1898 med 400 000 tons.

Regjeringen har projekteret for iaar en export af 1 600 000 tons over Arkangelsk. Der bliver saaledes endda meget igjen, som ikke kan komme ud.

Det brændende spørgsmaal for Sibiriens fremtid er fremdeles det om muligheden af en sjøværts exportvei. Denne gaar til Objs og Jeniseis munding.

Sjøveien til Obj og Jenisei.

Tanken paa ad sjøveien at naa frem til Objs munding og rundt Asiens nordkyst er aarhundreder gammel, og talrige er de expeditioner, som er blevet udrustet for dette øiemed.

Englænderne, hollænderne, nordmændene, Norden-skjöld 1561—1880. Englænderne begyndte disse forsøg ved midten af det 16de aarhundrede, og i deres spor kom siden hollænderne.

Ingen af disse expeditioner naaede frem gennem det kariske hav.

Novaja Zemlja blev opdaget og stræderne ind til Karahavet paavist, — men længere kom de ikke. — Disse forsøg sluttedes med en engelsk expedition 1676.

Mod midten af det 18de aarhundrede optog den russiske regjering forsøgene, og nu lykkedes det endel russiske søofficerer fra Petchora af i smaa fangstfartøier at komme rundt Jalmalhalvøen og op i floderne, uden at tanken paa nogen handelsvei da blev optaget.

Det blev nordmændene forbeholdt atter at vække denne plan tillive.

I 1869 kom tre smaa, norske fangstfartøier nord om Novaja Zemlja og fandt Karahavet aabent, gennemseilede det paa kryds og tvers samt gjorde en rig fangst.

I 1870 kom en hel flotille og fandt atter havet næsten isfrit.

I 1871 og 1872 forsøgte man igjen, men isforholdene var ikke saa gunstige, saa at det første aar bare ét skib kom igjennem og det andet aar intet.

I 1873 og 1874 var isforholdene atter gunstige, og fangstfartøierne seilede ind.

I 1875 og 1876 foretog professor Nordenskjöld sine reiser med „Prøven“ og „Ymer“ og naaede begge aar uden vanskeligheder Jeniseis munding.

Saamange heldige expeditioner vakte selvfølgelig tillive tanken om en handelsvei til flodmundingerne, og allerede 1876 udrustedes den første engelske expedition til Jenisei, samtidig forberedtes ved opmaalinger og undersøgelser kommende expeditioner til Obj.

I 1877 gik den svenske damper „Frazer“ med ladning fra Bremen til Jenisei, lossede og kom tilbage, skjønt uden last.

Damperen „Louise“ gik med ladning fra Hull og kom op Objfloden til Tobolsk, hvor den overvintrede.

Samtidig gjorde man forsøg med i Sibirien at bygge træseilskibe, som med ladning sendtes ned floden og tilsjøs til Europa. Et sligt skib „Utrennaja Zarja“ byggedes ved Jenisei og kom, skjønt et yderst slet skib, gennem alle vanskeligheder til St. Petersburg.

Aaret 1878 blev et overordentlig gunstigt aar for denne trafik. Det kariske hav viste sig omtrent isfrit og veirforholdene meget gunstige. Nordenskjöld begyndte sin berømte færd rundt Asiens nordkyst.

Til Jenisei afgik dampskibet „Frazer“ med barken „Express“ paa slæb og kom lykkelig tilbage med ladning. Ligesaa den norske damper „Zaritza“ med en floddamper og en jernlægtter. Den kom rigtignok paa grund og blev forladt i flodmundingen, men reddedes senere af „Frazer“, som bragte den med tilbage.

Til Obj naaede den danske damper „Neptun“, som udgik fra Hamburg, hvortil den lykkelig returnerede med ladning. Den engelske damper „Workworth“ fra Liverpool fulgte af samme held.

Dampskibet „Louise“ og en i Tjumén bygget skonnert afgik begge med ladning fra Tobolsk. „Louise“ forliste i flodbugten, medens skonnerten i midten af oktober naaede ud gennem den „kariske port“.

Et saa heldigt aar kunde naturligvis bare ansprege til at tage kraftigere fat.

I 1879 udrustedes to dampskibe og et barkskib til Jenisei og en fire—fem dampskibe til Obj.

I midten af juli slap to norske fangstfartøier ind i det kariske hav; men da den europæiske flotille kom sidst i juli og først i august, fandt de alle stræder lukkede af isen og vendte efter kortere eller længere venten om igjen.

Bare „Louise“, kapt. Burmeister, blev igjen og slap den 8de september gennem Jugorstrædet, naaede Jenisei, lossede og ladede samt passerede atter Jugorstrædet paa udgaaende den 11te oktober.

Saa høit det uforskyldte held det foregaaende aar havde løftet forhaabningerne, saa dybt sank de nu. I 1880 fik disse forsøgs første række sin afslutning med dampskibet „Neptun“, som foregaaende aar havde maattet snu, men som nu lykkelig fuldførte turen baade frem og tilbage.

Fra 1880—1887 udrustedes ingen expeditioner til det kariske hav.

1887—1900. Englænderne optog dette sidste aar atter tanken om at etablere en handelsforbindelse med Sibirien og slipper den antagelig ikke mere.

I 1887 gjordes en lykkelig expedition, fulgt af uheld i 1888 og 1889.

I 1890 atter heldig expedition.

I 1891 og 1892 ingen expedition.

I 1893 begyndte Messrs Popham, Willets & Co. sine expeditioner, som gennemgaaende har været fulgt med meget held. De udrustede skibes antal har været forskjelligt. I 1897 f. eks. 13 skibe af forskjellige størrelser optil 2000 tons.

I 1899 mislykkedes expeditionen helt og maatte snu. Men ellers siger de herrer Popham i svar paa min henvendelse:

„Alle skibe naaede sit maal og kom sikkert tilbage undtagen i 1894, da et skib stødte i taage og blev vrøg i det kariske hav, og i 1898, da et skib stødte paa en klippe paa den norske kyst, medens skibet førtes af en norsk „government“ lods, og blev totalt vrøg.“

I 1893 passeredes det kariske hav af dr. Nansen med „Fram“, og iaar fandt baron Toll havet omtrent isfrit.

Om alle disse expeditioner kan det, med undtagelse af de videnskabelige, siges, at lykken har været bedre end forstanden. Med hensyn til udrustning og ledelse har der til det sidste ikke været taget de forholdsregler, som denne fart selvfølgelig gjør krav paa. Herom samstemmer alle de autoritative udtalelser, som jeg har indhentet.

Professor Nordenskjöld udtaler i sin afhandling „om muligheden af at drive søfart i det kariske hav“:

„Man kan allerede nu (1882) paastaa, at der ingen vanskelighed møder for anvendelsen af søveien mellem Obj—Jenisei og Europa.“ (N B. som handelsvei.)

Ved en personlig henvendelse udtalte professoren, at hans overbevisning herom ikke havde ændret sig. Dr. Nansen har gjentagende ogsaa udtalt det samme.

Det kariske hav er imidlertid bare aabent ca. 3 maaneder, og der skal derfor meget til for at bringe et foretagende baseret paa denne sjøtrafik op til dimensioner af afgjørende betydning for Sibiriens fremtid.

Mange projekter er i aarenes løb derfor fremkommet om, hvorledes man skulde kunne benytte flodveiene med undgaaelse af det kariske havs vanskelighed.

Sibiriakoff projekterede i sin tid en kanalforbindelse mellem en af Objs bifloder og Petschora. De fleste planer har dog beskæftiget sig med muligheden af et jernbaneanlæg over Jalmalhalvøen fra Objs munding til en havn ved Nordishavet, som her søndenfor og vestenfor Chabarova gennemstrømmes af en arm af Golfstrømmen og ialfald den største del af aaret er isfrit.

Dette projekt lader nu til at være sin virkeliggjørelse nær, idet et russisk syndikat under ledelse af en af Ruslands første jernbaneingeniører hs. excell. virkelig statsraad v. Gøtte har faaet koncession paa et saadant anlæg og begyndt nivellerings- og beregningsarbejderne paa stedet i februar iaar. Blandt de 14 ingeniører, som under hr. v. Gøttes personlige ledelse nu udarbejder planen for verdens antagelig nordligste jernbane, har det været mig en tilfredsstillende ifølge opdrag at ansætte to norske ingeniører.

Naar denne bane engang bliver færdig, har man altsaa tre exportveie fra Sibirien til Europa. Det vil være interessant at se en fremstilling af de beregnede fragtsatser paa disse tre forskellige veie.

Frageksempler. Med udgangspunkt i Moskva og fragten beregnet til Irkutsk.

Moskva direkte med jernbane pr. ton:		Moskva—St. Petersburg—Obdorsk —Tomsk—Irkutsk pr. ton:	
Tarifklasse	I kr. 283.67	Tarifklasse	I kr. 200.87
Do.	VIII „ 107.05	Do.	VIII „ 92.52

Med udgangspunkt i St. Petersburg og fragten beregnet til Krivochokovo:

Med den transsibiriske jernbane pr. ton:		St. Petersburg—Obdorsk, Krivochokovo pr. ton:	
Tarifklasse	I kr. 234.55	Tarifklasse	XII kr. 45.71
Do.	X „ 73.37		
Do.	XII „ 48.11		

For export af korn vil resultatet blive som følger:

Til L o n d o n eller anden europæisk importhavn:

	via Reval.	via Arkangelsk.	via Obdorsk.
Fra Krivochookovo pr. ton	kr. 84.00	kr. 65.00	kr. 34.00
„ Omsk. . . — „	76.00	58.00	34.00

Den forholdsvis store forskjel mellem Arkangelsk og Østersjøen maa væsentlig tilskrives de 20 pct. fragtrabat, som er indrømmet for at lette denne export.

Af disse schemaer vil man først kunne se et bevis for sjøtransportens overlegenhed, hvad pris angaar, og dernæst ved at kaste et blik paa de senere aars kornpriser, at der selv med den betydelige fordel, som Perm—Kotlasbanen byder, ikke kan blive tale om noget profitabelt jordbrug i Sibirien.

Kornpriserne i London. For aarene 1893, 1894, 1895, 1896 viser middelpriiserne*) paa hvede i London ca. kr. 100.00 pr. ton; trækker man herfra de ovenfor noterede fragtomkostninger, bliver prisen pr. ton i Krivochookovo kr. 35.00 og i Omsk kr. 42.00, hvorfra maa trækkes mellemmands fortjeneste og transportomkostninger, sække etc.

Prisen kommer ned paa et lavmaal, som uden ræsonnement kan siges at umuliggjøre den udvikling af landet og dets hjælpekilder, som er regjeringens maal. Byg, som er af den største betydning for det sibiriske veksellbrug, vil under slige omstændigheder ikke kunne komme til dyrkning.

Saalænge en billigere exportvei ikke findes, saalænge er endnu Sibiriens fremtid som „Europas kornkammer“ i de gamle baand.

Bliver Obdorsk—Bjelkovobanen til virkelighed, vil Norden skjæld gennem denne 400 km. lange jernbane se sin 20 aar gamle spaadom opfyldt. Ifjor anlog det russiske finansdepartement efter nøiagtige undersøgelser det sibiriske exportoverskud af korn til over 30 millioner pud (500 000 tons), med den sterke kolonisation stiger dette hurtigt, og rationel drift vil snart kunne fordoble det.

Hvorledes kan vi gjøre forretninger med Sibirien?

Det vil af det foregaaende fremgaa, at der i Sibirien findes af cerealer og andre raaemner et betydeligt exportoverskud, og at dette, som allerede nu viser en forbausende hurtig stigning, har umaadelige fremtidsmuligheder.

Den ene betingelse for denne udvikling, nydyrkningen, er allerede sikret ved bygningen af den transsibiriske bane, som her sikkert vil finde en af sine største og frugtbareste opgaver ved at muliggjøre en hurtig og sikker kolonisation.

*) Dette er midlet mellem de høiest og lavest noterede priser og altsaa ikke det absolute middel, som har ligget noget højere.

Den sibiriske bonde, som aldrig har kjendt livegenskabet, som altid har tilstrækkelig og god jord, har vist en betydelig evne til at forbedre sit stel, naar han kan se fordel deraf. Naar derfor Sibiriens overflod engang finder en jevn og sikkert brugbar exportvei, vil udviklingen ikke lade vente længe paa sig. Det mængstedes overbefolkede Centralruslands forarmede bønder kan her ikke tjene som foredømme. Det har sibirikerne allerede vist ved udviklingen af sin meieribedrift.

Importbehov. Der findes ogsaa behov for import. Paa grund af mangelen paa industri maa i første række alleslags industriprodukter importeres.

Hvorledes skal da vi nordmænd gjøre forretninger med Sibirien?

Det kan, som man ogsaa alt af det foran meddelte vil forstaa, ikke ske i de former, hvori vi er vant til at træde i handelsforbindelser med udlandet.

Vil vi gjøre forretninger med Sibirien, maa vi gaa i englændernes og de danskes fodspor. Vi maa oprette filialer eller faktorer paa bekvemme pladse i Sibirien, og vi maa sende vore egne skibe did med varer og tage sibiriske produkter tilbage.

Vor vei. Sjøveien til Objs og Jeniseis munding*), det er vor vei til Sibirien, og efter min mening — og mange af vort lands første mænd paa handelens omraade deler her min opfatning — er dette en opgave, som bør melde sig for vor handelsstand som en pligt at løse. Vor beliggenhed, vor for ishavsfart specielt uddannede sjømandsstand, vort behov just netop for Sibiriens hovedprodukter, vor frægtsøgende handelsflaade, alt anviser „Sibirien“ en fremragende plads blandt de opgaver og krav, som er stillet den norske handelsstand.

De sidste aars engelske expeditioner vilde blive det nærmeste forbillede.

Engelsk import. Disse ekspeditioner, som gik til Obj og Jenisei i 1893 med ladning til en værdi af $\frac{1}{2}$ million kroner, førte i 1897 varer til en værdi af ca. 5 millioner kroner til flodmundingerne.

Af dette beløb gik en betydelig del the for russisk regning. Desuden førtes maskiner, staal og jern, kaffe, ris, cement, tran, fiskekonserver, norsk sild m. m.

De fleste af disse artikler har vi jo ikke selv; men her byder sig en anledning til „mellemandel“, som er enestaaende fordelagtig og som saa meget mere fortjener vor opmærksomhed, som der i den sidste tid fra kyndigt hold er pegt paa den fare, der ligger i den kolossale kapital, vi har nedlagt i den internationale transport uden at være delagtig og interesseret i vareudvekslingen.

Sild. Jeg har før nævnt, at sild endnu ikke har noget nævneværdigt

*) Afstanden fra Vardø til Nachodka er 1450 eng. mile og til Jeniseis munding 1500 eng. mile.

marked i Sibirien, og det kan da ikke forundre nogen, naar man hører, at en tønde sild fra Riga eller Reval til Tomsk trækker en fragt af kr. 24.00 pr. tønde. Jeg saa norsk sild i Tomsk — den blev rigtignok solgt som hollandsk eller tysk — af almindelig KK (ca. 800 stk. pr. tønde), den kostede i detalj 15—25 kop. pr. stk.

Engelsk export. Den engelske export har især bestaaet i korn, tømmer, skind, uld, hestehaar m. m. Over værdien af denne export findes ingen statistik.

Det engelske kompani har sine filialer i Krassnojarsk, Tomsk og Tjumén.

Foruden export af korn maa efter min mening et eventuelt norsk foretagende ogsaa optage export af kjød paa sit program.

Af kornvarer importerer vi jo aarlig ca. 400 000 tons, og Kristiania alene importerer af saltet og ferskt kjød 3 millioner kg.

Det er naturligvis ikke min mening, at man udelukkende skulde benytte sjøveien, skjønt denne del af et norsk foretagende bør være det mest udviklingsdygtige led af driften; man maa selvfølgelig i den grad, som forholdene tilsiger, ogsaa benytte jernbanerne. Der er jo foruden smørforretningen efter dansk mønster ogsaa utallige andre felter at kaste sig over i dette land, hvor alt hidtil endnu ligger i dvale.

Trafikens princip. Principet for trafiken er, at skibene fra Europa i flodmundingerne træffer slæbebaadene med varelægterne fra det indre. Varerne udveksles, og hav- og flodekspeditionerne returnerer til sine udgangspunkter.

Assurancen for flodtrafikken er 1 pct. Fra London til Obj og Jenisei har der været betalt forskelligt, ifjor $4\frac{1}{2}$ pct. For returgodset derimod bare $2\frac{1}{2}$ pct.

Filialer. Før jernbanen kom, vilde utvilsomt Tomsk været det rette sted at aabne en slig forretning paa. Til denne tid var nemlig denne by forretningslivets centrum i Sibirien; beliggende som den er ved det østlige endepunkt af Objflodens trafiksystem, synes den jo ogsaa selvskrevet som saadan. Jernbanen har villet det anderledes. Den passerer Tomsk i en afstand af 90 km. og sender bare en sidebane op til denne by, som alt er i sterk tilbagegang.

Det unge „Krivochokovo“ synes ved sin beliggenhed at være kaldet til at blive et større centrum, men det tør vel, trods den store hurtighed, hvormed det hidtil udvikler sig, tage tid, før det kan indtage en stilling som den, Tomsk hidtil har havt. Dertil savner den i første række kapital og forretningsstand, ting, som begge dele ikke er let at skaffe i Sibirien. I Barnaul er der ogsaa en ualmindelig livlig udvikling, ligesaa i Omsk, Semipalatinsk og Petropavlovsk.

Istedetfor det ene uddøende centrum ser det ud, som om der vil danne sig flere. De kolossale afstande og særegne rigdomskilder synes ogsaa at retfærdiggjøre en saadan udvikling og deling af opgaverne.

Det fordelagtigste og hensigtsmæssigste sted for et eventuelt norsk foretagende er efter min mening absolut Barnaul, hovedstaden og centrum i det rige Altaï, keiserens privateiendom.

Planer. For repræsentanter for norsk handel og skibsfart fremlagde jeg ivinter planer og detaljer for et handelsforetagende paa Sibirien. Det blev, trods al interesse og støtte, uden resultat paa grund af forholde og konjunkturer, som det ikke laa i min magt at raade over.

For de interesserede staar disse detaljer naarsomhelst til disposition, lige-saa de specialarter over flodmundingerne, som det er lykkedes mig at erhverve, og af hvilke det ene er udført for privat regning af den norske koffardikaptein hr. Hans Hansen, nu ansat som sektionschef ved den geografiske opmaaling i Altaï.

*

Resumé. Som i et brændpunkt samler den øvrige verdens økonomiske interesse sig paa Sibirien; kommercielle udsendinge, private og officielle, fra Europa og Amerika, statsøkonomer, ja til og med statsmænd har ikke fundet umagen for stor for paa stedet at se og beregne dette lands muligheder.

Dommene lyder forskjellig i meget, i ét er de dog alle enige: „Her er en fremtid ogsaa for os“.

Jeg vil citere en af de mange officielle udtalelser, som er faldt om Sibirien.

Paa en interpellation i den tyske rigsdag om udsigten til handel paa Sibirien svarede finansministeren:

„Vor tyske forretningsstand gjør vel i at følge den udvikling, som der foregaar, med opmærksomhed. Der er sagt saa meget for og imod. Et er imidlertid sikkert, at om man bare regner 10 mile dyrkbar jord paa hver side af den transsibiriske bane — der er meget mere —, saa faar man et areal med den frugtbareste jord, som er 10 gange større end Preussen.“

Veien til og fra Sibirien gaar vor kyst forbi. Ingen har som vi betingelserne for at tage op trafikken paa disse egne.

Her hviler en opgave af stor statsøkonomisk betydning.

Meget taler for, at øieblikket er det rette. Maatte norsk foretagsomhed ikke lade det gaa ubenyttet forbi.

Fragtopgaver.

Fragtopgaver for flod- og landveistransport inden Sibiriens grænser.

Semipalatinsk—Tjumén	10—12	kop.	pr.	pud
Barnaul—Tjumén	10—12	„	-	„
Tjumén—Barnaul	12—15	„	-	„
Barnaul—Kriwochokovo	4—5	„	-	„
Barnaul—Nachodka	15—16	„	-	„

Afstand ca. 3 000 km.

Nachodka (havn ved flodmundingen)—Tomsk—Barnaul	15—20	„	-	„
Nachodka—Tjumén	20—25	„	-	„

Landtransporten koster om Vinteren i Altaï gennemsnitlig pr. 100 pud og 1 verst 7 kop. Om sommeren er denne transport meget dyrere, ofte det dobbelte af vinterfragten.

Maal, vegt og mynt

1 arschin = 16 verrchok = 0.7111 meter.
1 berkovets = 10 pud = 163.8 kilogram.
1 desjatin = 109.26 ar = 11 maal.
1 dola = 43.74 milligram.
1 saschen (favn) = 3 arschin = 4.2 meter.
1 garnetz = 3.24 liter.
1 lot = 3 solotnik = 12.8 gram.
1 geograf. mil = 7 verst à 500 saschen = 7.420 kilometer.
1 pund = 32 russ. lot = 409.48 gram.
1 pud = 40 russ. pund = 16.38 kilogram.
1 rubel = kr. 1.94 (1 rubel = 100 kopek).
1 solotnik = 4.1999 gram.
1 tschetverik = 8 gornetz = 26.2375 liter.
1 tschetvert = 8 tschetverik = 209.9 liter.
1 vedrò = 12 liter.
1 verschok = 4.44 centimeter.
1 verst = 1.067 kilometer.

Bestemmelser om toldfrihed og toldlettelser gjældende for sjøverts import til Sibirien over Objs og Jeniseis munding.

Keiserlig russisk bekendtgjørelse af 25de juli 1898.

Under navigationsperioden 1898—1903 kan følgende varer toldfrit indføres gennem Objs og Jeniseis munding:

a) Salt, stenkul saavelsom alle slags landbrugsmaskiner og landbrugsredskaber med alle tilhørende forraadsdele og tilbehør uden nogen indskrænkning betræffende deres slags, mængde eller vegt.

b) Maskiner med alt tilbehør og alle forraadsdele, som er bestemt til indretning af fabriker og alle slags mekaniske verksteder i Sibirien med undtagelse af maskiner og maskindele, som er nødvendige for dampskibe.

c) Net af alle slags for fiskeribedriften.

d) Cyankalium og chlorkalk, dog kun i et kvantum tilsvarende de sibiriske fabrikers og bjergverkers behov.

e) Blik, zink og provençalerolje, dog kun i et kvantum tilsvarende de sibiriske fiskekonservfabrikers behov.

f) Alle slags sække for det til udførsel over flodmundingen kommende korn, men bare i det til udførselen svarende kvantum.

For teglthe er den til ifjor gjældende differentialtakst blevet forlænget til 1903.

For the indført over Objs munding er tolden pr. pud rub. 6.75.

For the indført over Jeniseis munding er tolden pr. pud rub. 6.00.

Literatur og kilder.

„Sibirien og den store sibiriske jernbane“, paa det russiske finansministeriums foranstaltning udgivet ved W. J. Kowalewsky, direktør for handels- og manufakturdepartementet og P. P. Semenow, vicepræsident i det keiserlig russiske geografiske selskab. St. Petersburg 1896.

„Statistiske meddelelser“ angaaende de forskjellige sibiriske guvernementers økonomiske tilstand. Aargang 1897—1898. Forvaltningens trykkerier.

Beretning om markedet i Nischnei-Novgorod. 1898.

Beretning om markedet i „Irbis“. 1898.

Den sibiriske handels- og industrikalender. 1899. Udg. Tomsk.

Om muligheden af en regelmæssig seilads paa øvre Irtysch, søen Zaisan og den sorte Irtysch. Baron P. Aminoff.

Studie over varetransporten i den øvre Irtysch's distrikt. Paa kommunikationsministeriets foranstaltning ved „handelsagent“ Ant. Padzig. 1898.

Fortsatte undersøgelser over varetransporten mellem Kina og Sibirien over Semipalatinsk. L. Richter. Kommunikationsministeriets handelsagent. 1899.

Omsk og Omskrayonens handelsindustrielle tilstand før og efter den transsibiriske banes bygning. P. Podschivaloff, direktør i den sibiriske bank. Omsk.

Om muligheden af at drive skibsfart i det sibiriske ishav. Prof. A. E. Nordenskjöld. 1882.

C. Hage og H. Tegner. Beretning om betingelserne for handelssamkvem med Vestsibirien.

Frankfurt am Main.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Max Baer.

Aaret 1899 kan for handel og industri saavel i dette distrikt som i hele riget betegnes som særdeles gunstigt. Næsten alle betydeligere brancher havde en forøget afsætning, for nogle i forbindelse med gode priser. Til skade for mange industrigrene var de betydelig forhøjede raamaterial- og kulpriser; dog formaaede disse trykkende omstændigheder ikke at hindre et vedvarende op-sving.

Det nu i 6 aar vedvarende opsving i den tyske handel med udlandet har ogsaa i det forløbne aar gjort yderligere fremskridt. Exporten saavel som importen opviser større tal i kvantitet og kvalitet, og det kan særlig betegnes som et glædeligt tegn, at medens forøgelsen i indførselen hovedsagelig falder paa de billige raamaterialier, grunder forøgelsen af exporten sig paa den udmærkede beskaffenhed af vor industris frembringelser.

Handelsomsætningen med Skandinavien foregik med de samme artikler som i de foregaaende aar. Af disse kan for Norges vedkommende nævnes følgende, for hvilke til- og aftagen har fundet sted:

Tysklands import fra Norge:

Forøgelse.	Dobbeltcentner.
Kaolin, feltspat .	31 000
Cellulose . . .	7 500
Messing og tambak	1 500
Is .	1 457 000

Formindskelse.

Kunstgjødningssemner .	24 000
------------------------	--------

	Dobbeltcentner.
Klid	33 000
Bygningstømmer, saget	175 000
Fisk, fersk	9 000
Sild, saltet	62 000
Spæk	8 000
Træmasse, sleben	5 000

Tysklands export til Norge:

Forøgelse.

Bomuldstøier, tætte, farvede	500
Lim	1 509
Anilin	200
Kemiske fabrikater	600
Jernbaneskiner	16 000
Jerntraad	3 000
Jernvarer, grove	4 000
— fine	2 000
Cement	29 000
Kobbertraad, upletteret	1 600
Telegrafkabler	4 000
Fine varer af messing	500
„ — „ læder	500
Kaffesurrogater (undtagen cikori)	2 065
Sago (tapioka)	715
Kornvarer, formalede	6 000
Malt	3 000
Poteter	66 000
Grønsager	8 000
Speilglas, folieret	684
Varer af animalske og vegetabilske snittestofe	1 200
Lokomobiler	2 400
Maskiner af støbejern	8 000
Klæder og galanterivarer	300
	Stykker.
Damehatte af filt, opsatte	10 400
	Dobbeltcentner.
Rugmel	110 000
Oljekager	9 000
Koks	22 000
Tagsten	17 000
Porcelæn, hvid	600
	Stykker.
Hatte af straa, ugarnerede	6 000
„ - „ garnerede	11 000

Formindskelse:

	Dobbeltcentner.
Soda, brændt	3 000

	Dobbelcentner.
Ekstrakt af quebrachotræ	1 000
Hamp	4 000
Rug	10 000
Linfrø	11 000
Hvedemel	32 000

Bank- og børsvesen.

De samme forholde, der i aaret 1898 beherskede kapitalmarkedet og var gunstige for bankforretninger, raadede ogsaa i det forløbne aar. Kapitalefterspørgselen øgedes paa en uventet maade, og rigsbankdiskontoen naaede om høsten den usedvanlig høje sats af 7 pct., medens privatdiskontoen i 1899 i gennemsnit har været 4.45 pct.

Nye telefonlinjer.

I aaret 1899—1900 oprettedes et meget stort antal nye telefonstationer.

Afgiften for en tre minuters samtale varierer mellem mk. 0.25 og mk. 1.00 — alt efter afstanden.

Endvidere er telefonforbindelse bleven aabnet mellem Frankfurt a. M. og St. Blasien i Schweiz; ligeledes har Frankfurt telefonforbindelser med de nederlandske steder Amsterdam, Utrecht, Groningen og Arnheim; afgiften for en tre minuters samtale udgjør mk. 3.00.

Trælasthandelen.

A. Raamaterialier (rundlast).

De store forretninger i rundlast, der forventedes hovedsagelig ved aarets begyndelse, er udeblevet, idet flertallet af købere ikke var villige til at betale de af sælgerne fordrede højere priser, hvilke dog havde sin berettigelse, da priserne paa skog overalt var steget, ofte ligetil 30 pct. over statens taksering. Forsælgere, som ikke var tvungne til at sælge, holdt paa sine varer, saa at forraadene efterhaanden ophobedes ved jernbanestationer og havne.

Forbruget stod ikke i forhold til tilbudene; tømmermands- og murerstreiker foraarsagede delvis en langsommere forretningsrørelse; derfor kunde de priser, som var blevet opnaaet om vaaren, ikke længe holde sig.

B. Saget virke (bord og bygningsstræ).

I saget virke var markedet bedre og forretningsgangen noksaa tilfredsstillende. Priserne har fra aarets begyndelse til dets slutning været temmelig uforandrede. Ved aarets slutning gjorde mangelen paa gode varer sig merkbar, hvilket ogsaa snart viste sig i en prisforhøjelse paa gode bord og planker, og priserne var alt efter dimensionerne 3—5 mk. pr. kbm. Simplere varer holdt sig i pris og var ud paa høsten at faa for ca. 1—2 mk. billigere pris. Importen af amerikansk træ er fremdeles tiltaget, idet de delvis udmerkede

træsarter er blevet mere og mere yndede; hovedsagelig pitchpine, cottonwood, nøddetræ, mahogni og eg.

Kul og koks.

I 1899 viste markedet en stor jevnhed, en meget livlig efterspørgsel og utilstrækkeligt tilbud. I første halvår var misforholdet mellem produktion og forbrug endnu ikke saa føleligt som senere; men da indtraadte, uagtet forceret og betydelig forhøjet produktion af alle merker — kul og koks — en rent ud fabelagtig mangel. Priserne steg rykkevis; saaledes bød f. eks. støberierne, skjønt ofte forgjæves, lige til 350 mk. for 10 tons støberikoks ved gruben, medens der et halvt aar tidligere kunde erholdes tilstrækkeligt til 170 mk.

I december steg forbruget yderligere paa grund af den vedholdende kulde, og just i denne maaned, da gruberne havde mest at levere særlig raskt, viste jernbanedriften sig utilstrækkelig; banegaardene stod ofte overfyldte med lastede vogne, de tomme kunde ikke komme til anvendelse, og en vognmangel indtraadte, større end den nogensinde var forekommet. De fleste gruber er ikke i virksomhed, og mange fabriker staar i begreb med at indstille driften. Under disse omstændigheder kunde kulsyndikater, der søgte at indvirke paa prisansættelsen, ikke forhindre prisernes stigning, hvilken hovedsagelig dikteredes af konsumenterne selv.

Metalhandelen.

Handel og industri inden denne branche kan med stor tilfredsstillelse se tilbage paa det forløbne aar, og det er fornemmelig metaller, som deltager i det almindelige opsving; metalpriserne viser overordentlige forhøielser.

Alle grene af metalindustrien var meget sysselsatte; især den elektriske branche, maskinfabrikationen, lokomotiv- og vognfabriker o.s.v. Industribehovet har lagt saa meget beslag paa pengemarkedet, at en usedvanlig høj diskonto var raadende ved aarets slutning. Denne situation skjærpedes ved krigen i Transvaal; men heller ikke denne ugunstige omstændighed havde nogen synnerlig skadelig indflydelse paa prisudviklingen.

Kobber.

Prisstigningen, som allerede var begyndt i de sidste maaneder af det foregaaende aar, vedblev i raskt tempo i de første maaneder af beretningsperioden. Standardkobber steg paa Londons marked fra £ 57. 10. 0 til £ 70. 10. 0 i januar og opnaaede under voldsomme fluktuationer sit højdepunkt med £ 79. 5. 0. I december var prisen gaaet ned til £ 67. 0. 0 og noteredes ved aarets slutning til £ 70. 0. 0 med fast tendens.

Handelen med jern og jernartikler.

Forretningsrørelsen i aaret 1899 har været usedvanlig livlig, da det betydelige opsving i handel og industri stillede saa store fordringer til jern- og blikverker, at i de fleste tilfælde behovet ikke kunde tilfredsstilles, og kjøberen var ofte nødt til at dække sit behov fra udlandet, hvor der endnu var noget

forraad forhaanden. Efter prisen spurgtes neppe mere, hovedsagen var at faa det nødvendige. Denne høist skadelige tilstand var ved aarets slutning endnu ikke overvundet, og en forbedring kan ikke saa snart ventes.

Staal.

I lighed med de nærmest foregaaende aar kan efterspørgselen ogsaa ved begyndelsen af aaret 1899 betegnes som god, og den forøgedes siden indtil mai maaned i saa høi grad, at der blot meget vanskeligt kunde erholdes noget til senere leverancer, da hytter og valseverker i almindelighed havde solgt sin produktion indtil aarets slutning. Derved forhøiedes priserne fremdeles, saa at disse for „Bessemer“- og „Siemens-Martin“-staal ved aarets slutning faktisk udgjorde det dobbelte af de billigste noteringer i aaret 1895.

Maskinfabrikationen.

Forretningsvirksomheden viste ved aarets begyndelse samme livlighed som forrige aar og bibeholdt denne i hele beretningstiden. Men medens materialpriserne trods den gode forretningsgang i aaret 1898 da viste blot ringe forøgelse, gik disse i beretningsaaret 1899 ret betydelig op. Saaledes steg f. eks. prisen paa valset jern fra mk. 14 pr. 100 kg. til mk. 20 og blik lige til mk. 22 à 23. I lignende, tildels højere grad, steg andre materialier og drog arbejdslønningerne med sig, eller disse maatte frivillig forhøies, hvis man ikke vilde miste brugbare arbejdere.

Den elektriske branche.

Omsætningen var stedse stigende og produktionen ligeledes rask. Adgangen til at erholde raamaterial, hovedsagelig inden jern- og porcelænbranchen, viste sig endnu vanskeligere end det foregaaende aar, da fabrikerne, især for den elektrotekniske industri, var overordentlig sterkt sysselsatte og uagtet udvidelse af driften blot med møie kunde tilfredsstille de til disse stillede fordringer.

Papirindustrien og den typografiske industri.

Papirhandel. Uagtet samtlige raa- og hjælpestofte (hovedsagelig træprodukterne, træslibning og cellulose) saavelsom kemiske præparater og brændematerial vedblev at stige, og alle papirfabriker var godt sysselsatte — mange endog overlæst med arbejde — vilde lige til høsten opnaaelse af højere priser ikke lykkes. Men fra denne tid opnaaedes næsten overalt uden synderlig vanskelighed en forhøielse af 3 à 4 pct. paa avispapir. Da imidlertid denne stigning neppe dækker de forøgede tilvirkningsomkostninger, stræber fabrikanterne af avispapir efter at tilvejebringe en forening, kanske ogsaa et syndikat, for yderligere at forhøie priserne eller idetmindste bibeholde de opnaaede fordele. Omsætningen i luksuspapir, gratulationskort o. s. v. betegnes som god. Efterspørgselen efter brevkort med prospekter er noget formindsket; for grossererne er salget af denne artikel noget vanskeliggjort ved, at de litografiske anstalter har dannet en ring for at søge priserne forhøiede.

L æ d e r h a n d e l.

Læderforretningerne i 1899 forløb i aarets første halvdel endnu under samme trykkende omstændigheder som foregaaende aar. Omsætningen var vistnok temmelig jevn, men ikke synderlig omfangsrig. Af saalelæder var der stedse tilstrækkeligt forraad forhaanden. I almindelighed kan forretningen i aarets anden halvdel betegnes som bedre. Prisen paa nordtysk saalelæder forhøiedes efterhaanden med 15 til 20 pct.; for egegarvet rhinsk saalelæder med ca. mk. 8 til mk. 10 pr. centner.

A k a d e m i s k e k u r s e r f ø r u n g e h a n d l e n d e.

Det i begge de forløbne aar med stort bifald modtagne kursus fortsattes i 1899, og forelæsninger blev holdt over følgende:

Patentvæsenet, beskyttelse for mønster- og varemerker, handelsret, grundtrækkene af finansvidenskaben, handelsgeografi og de vigtigste landes handelspolitik, statistik for Frankfurt a. M., iagttagelse af handels- og forretningsinteresser i ind- og udlandet.

Antallet i 1899 af indskrevne tilhørere udgjorde 379, af hvilke de fleste besøgte alle forelæsningerne. Tilhørernes alder var meget forskellig. Det overveiende antal (220) var 20—30 aar. Flertallet (223) var i besiddelse af den for etaarig militærtjeneste nødvendige fordannelse; 56 havde en mindre fordannelse, hvorimod 61 helt eller for største delen havde gennemgaaet et gymnasium eller en realskole.

E x p o r t o g m ø n s t e r l a g e r i F r a n k f u r t a. M.

Lageret omfatter kollektioner fra mere end 200 fabrikanten i alle dele af Tyskland og tilbyder ved denne righoldighed saavel som ved sin erkjendt fordelagtige og oversigtlige indretning leilighed til et raskt overblik over et stort antal af de tyske industriprodukter, der kommer i betragtning for exporten.

Indhold: **Indberetning fra kommerciel stipendiat Martin Halset s. 661.**
— Frankfurt am Main s. 687.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.

indkomne i aaret 1900.

No. 15.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Havre.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul O. Skybak,

dateret 12te september 1900.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning:												
Hovedstationen . . .	19	9 051	142	84 398	161	93 449	10	4 326	28	17 481	38	21 807
Konsulatdistriktet for- øvrigt	268	96 357	412	266 055	680	362 412	39	25 867	125	69 691	164	95 558
Sum	287	105 408	554	350 453	841	455 861	49	30 193	153	87 172	202	117 365
B. I ballast:												
Hovedstationen . . .	-	-	6	4 510	6	4 510	32	16 572	101	63 129	133	79 701
Konsulatdistriktet for- øvrigt	-	-	23	8 987	23	8 987	116	38 645	421	239 612	537	278 257
Sum	-	-	29	13 497	29	13 497	148	55 217	522	302 741	670	357 958

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 6 928 060, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 824 800.

For reparation anløb 2 norske fartøier drægtig 2 038 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 406, drægtig 317 099 tons, til hovedstationen 54 drægtig 39 178 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 955.12, ved vicekonsulsstationerne kr. 20 997.97; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 17 932.75.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2,268.86, ved vicekonsulsstationerne kr. 15 594.91; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 10 686.56. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 28 619.32.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 570.89, i svenske sager kr. 82.80, i andre sager kr. 29.88; ved vicekonsulsstationen i Bordeaux i norske sager kr. 222.98, i svenske sager kr. 70.56, i andre sager intet.

Skibsfart.

Nedenstaaende tal angiver det omfang, som den norske og svenske skibsfart paa distriktet har havt i de tre aar, da dette har havt sin nuværende udstrækning:

Den norske skibsfart.

	1897.		1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe . . .	405	141 254	313	126 101	342	128 236
Dampskibe . . .	484	290 293	550	341 605	528	341 122
Ialt	889	431 547	863	467 706	870	469 358

Den svenske skibsfart.

	1897.		1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe . . .	38	14 723	41	19 712	19	8 265
Dampskibe . . .	330	248 683	339	264 220	387	308 834
Ialt	368	263 406	380	283 932	406	317 099

Ved granskning af disse tal vil sees, at den norske skibsfart paa dette distrikt i de to sidste aar er gaaet noget tilbage i antal, men steget i drægtighed, medens den svenske skibsfart er tiltaget baade i antal og drægtighed.

I forhold til 1898 er det norske flag i 1899 tiltaget med 0.35 pct. og det svenske med 11.68 pct. Den norske tonnage har saavel for dampskibe som seilskibe holdt sig omtrent stationær. For de svenske fartøiers vedkommende falder tilveksten udelukkende paa dampskibene, der i antal er tiltaget med 48 og i drægtighed med 44 614 tons, medens seilskibene er gaaet tilbage med 22 fartøier og 11 447 Tons.

De ankomne norske fartøier fordelte sig paa distriktets havne som følger:

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Havre	152	98 432	167	97 959
Bordeaux . . .	61	42 070	88	66 044
Boulogne-sur-Mer	41	14 758	53	18 568
Brest	7	5 039	7	3 191
Caen	45	17 772	47	19 333
Calais	61	31 743	40	17 670
Cherbourg . . .	10	5 414	8	4 321
Concarneau . .	14	1 101	20	1 558
Dieppe	27	12 049	40	18 361
Douarnenez . .	22	1 625	21	1 950
Dunkerque . . .	60	48 232	53	40 106
Fécamp	11	4 126	12	6 421
Granville . . .	5	2 103	6	1 990
Honfleur	33	20 748	27	17 150
Isigny	4	842	1	218
Landerneau . .	3	646	3	628
La Rochelle . .	20	9 367	35	24 706
Lorient	29	5 393	22	3 648
Nantes	51	32 075	44	24 564
Paimboeuf . . .	4	2 034	1	768
Rochefort-sur-Mer	11	9 377	11	8 266
Rouen	100	56 455	74	42 693
Sables d'Olonne .	2	789	4	1 666
St. Brieux . . .	2	598	—	—
St. Malo og St.				
Servan	16	7 736	23	10 281
St. Nazaire . .	32	26 108	32	28 700
St. Valéry-sur-				
Somme	17	2 734	11	1 660
Tréport	7	1 625	5	1 324
Trouville-Deauville	16	6 715	15	5 614
Ialt	863	467 706	870	469 358

Hvad de vigtigste havne inden distriktet angaar, saa har den norske skibsfart holdt sig omtrent uforandret i Havre, Caen og St. Nazaire og er aftaget i Dunkerque, Honfleur, Nantes, Calais og Rouen.

Nedgangen i den norske skibsfart paa de to sidste havne skyldes navnlig de norske dampskibes formindskede deltagelse i trælasttransporten til Calais og i vintrafiken paa Rouen. Derimod har det norske flag vundet terræn i Boulogne, Dieppe og især i Bordeaux og La Rochelle. Til den sidstnævnte havn ankom der saaledes en hel del flere dampskibe med kul fra England og træmasse fra Norge i 1899 end det næstforegaaende aar.

Betrakter man de større havne, vil det sees, at det svenske flag er gaaet tilbage i Calais og Havre; for den sidste havns vedkommende skyldes dette i særdeleshed de svenske seilskibes formindskede deltagelse i farvetræimporten, medens der til Calais er ankommet færre svenske dampskibe med trælast.

Det sidstforløbne aar udviser stigning saavel i fartøiernes antal som drægtighed i Bordeaux, Boulogne, Dieppe, Dunkerque, La Rochelle, Nantes og St. Nazaire og fornemmelig i Rouen og Honfleur. Den glædelige opgang i den svenske skibsfart saavel paa disse havne som paa distriktet overhovedet skyldes for en stor del forøget deltagelse i trælasttransporten fra Østersjøen og vintransporten fra Spanien. I denne henseende kan bemerkes, at der til enkelte havne, navnlig Rouen og Honfleur, ankom langt flere svenske dampskibe med trælast fra Østersjøen i 1899 end i det næstforegaaende aar. Efter hvad der er oplyst, skal for den sidstnævnte af disse havnes vedkommende aarsagen hertil være, at de svenske dampskibsredere i modsætning til engelskmændene ikke har fordret indtaget i certepartierne nogen bestemt tid for udlosningen. Men paa den anden side turde ogsaa de svenske dampskibes tiltagende sysselsættelse i trælasttransporten til Frankrige kunne ansees som et tegn paa, at man i Sverige nu begynder at omfatte denne trade med større interesse, end før har været tilfældet; og det vilde være ønskeligt, at de svenske og norske skibsredere paa dette omraade kunde konkurrere med f. eks. engelskmændene og danskerne, der særlig har lagt an paa at bygge fartøier, der egner sig for trælasttransport. Det turde imidlertid være et spørgsmaal, hvorvidt ikke enkelte af de svenske og norske dampskibe, der anvendes i trælasttransporten, er for smaa til med fuldt held at kunne optage kampen med sine udenlandske konkurrenter.

Den store nedgang i den svenske seilskibsfart paa dette distrikt i forrige aar maa især tilskrives den omstændighed, at kun meget faa svenske seilskibe er ankommet til Havre med farvetræ.

Vore seilskibe er i farten paa Frankrige nærmest henvist til transport af is fra Norge, farvetræ fra Vestindien og trælast fra Nordamerika; derimod finder de sjelden anvendelse, naar det gjælder at fragte varer, til hvis transport det er ønskeligt at have store fartøier, f. eks. korn fra de nordamerikanske havne ved det stille hav, til hvilken transport til Havre i almindelighed benyttes store engelske fartøier.

Det hænder nu meget sjelden, at vore seilskibe bringer kaffe, bomuld, huder og petroleum til Havre, i hvilken trade de før fandt udstrakt anvendelse. I 1899 kom der saaledes kun to norske seilskibe hertil med kaffe og et med huder.

De norske og svenske seilskibe er mere og mere fortrængt fra transporten af trælast fra Norden, hvilken trafik er gaaet over til dampskibene. Som ovenfor nævnt har de svenske skibsredere i afvigte aar taget større del i denne fragtfart; men fra norsk side synes man endnu ikke i nogen større grad at have optaget konkurrancen inden denne trade.

De norske og svenske dampskibe, der gaar i fragtfart paa Frankrige, finder væsentlig sysselsættelse med fragtning af trælast fra Østersjøen, jern fra Sverige samt træmasse og stykgods fra Norge og Sverige, kul fra England og vin fra Spanien; derimod deltager de sjeldnere i den oversjøiske fart paa franske havne; i 1898 gjorde imidlertid flere store norske dampskibe, der var befragtet ved „timecharter“, ikke faa reiser mellem Nordamerika og Nordfrankrige; men i forrige aar er antallet af disse reiser aftaget. Til gjengjæld har i 1899 mange norske dampskibe bragt kul fra England til flere af distriktets havne.

Det er vanskeligt for vore fartøier at faa fragt for udgaaende. Seilskibene maa saaledes næsten altid afseile i ballast. Af dampskibene afgaar de, der underholder forbindelse med hjemlandene, med stykgods, medens kun et forholdsvis mindre antal af de øvrige erholder last af stykgods samt pitprops fra Bordeaux til England og tomme tønder fra Rouen og Havre til Spanien etc.

Fordelingen af ankomne lastede og ballastede fartøier stillede sig i 1898 og 1899 saaledes:

Norske fartøier:

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lastede fartøier	837	456 146	841	455 861
Ballastede „	26	11 560	29	13 497
Ialt	863	467 706	870	469 358

Svenske fartøier:

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lastede fartøier	354	269 120	389	304 487
Ballastede „	26	14 812	17	12 612
Ialt	380	283 932	406	317 099

Grupperingen af de afgaaende lastede og ballastede fartøier var i de to sidste aar følgende:

Norske fartøier:

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lastede fartøier	197	96 777	202	117 365
Ballastede „	664	370 848	670	357 958
Ialt	861	467 625	872	475 323

Svenske fartøier:

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lastede fartøier	145	85 730	159	98 794
Ballastede „	234	197 548	247	216 296
Ialt	379	283 278	406	315 090

Den samlede skibsfart paa Havre stillede sig i 1899 saaledes:

Fartøiernes nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske	47	16 503	980	922 990	1 027	939 493
Franske	56	35 615	337	465 140	393	500 755
Tyske	25	18 135	215	377 900	240	396 035
Hollandske	4	2 015	73	139 483	77	141 498
Norske	96	50 080	71	47 879	167	97 959
Svenske	7	2 464	47	36 714	54	39 178
Danske	10	2 489	30	33 401	40	35 890
Portugisiske	1	317	12	27 644	13	27 961
Spanske	1	358	10	19 617	11	19 975
Italienske	25	13 213	—	—	25	13 213
Russiske	9	4 231	12	8 938	21	13 169
Østerrigske	2	713	4	7 043	6	7 756
Japanske	—	—	2	7 323	2	7 323
Græske	—	—	2	2 611	2	2 611
Tyrkiske	—	—	1	779	1	779
Belgiske	—	—	1	455	1	455
Ialt	283	146 133	1 797	2 097 917	2 080	2 244 050

I ovenstaaende opgave er imidlertid ikke indbefattet franske passagerdampskibe mellem Havre og Southampton og franske kystfarere; af de sidstnævnte ankom der afvigte aar til Havre 1 801 seilskibe dr. 176 326 tons og 2 016 dampskibe drægtig 341 111 tons eller ialt 3 817 fartøier drægtig 517 437 tons. Den norske skibsfart paa Havre indtager den femte og den svenske den sjette plads i rækken. Hvad seilskibene angaar, saa har Norge beholdt sin plads som no. 1 baade med hensyn til fartøiernes antal og drægtighed, medens der kun ankom faa svenske seilskibe. Naar de franske kystfarere undtages, saa var af de ankomne fartøier 93.62 pct. dampskibe og blot 6.38 pct. seilskibe.

De af norske fartøier opseilede bruttofragter udgjorde for Havre's distrikt:

	1897.	1898.	1899.
Indgaaende	frcs. 8 499 100	11 322 004	9 622 305
Udgaaende	„ 904 600	927 517	1 145 550
Ialt	frcs. 9 403 700	12 249 521	10 767 855

De af svenske fartøier opseilede bruttofragter udgjorde for Havre's distrikt:

	1897.	1898.	1899.
Indgaaende	frcs. 4 562 748	4 735 397	5 425 290
Udgaaende	„ 584 418	635 761	917 107
Ialt	frcs. 5 147 166	5 371 158	6 342 397

Den samlede fragtfortjeneste for de svenske fartøier er saaledes steget i begge de to sidste aar. Bruttofragten for norske fartøier i 1899 er i virkeligheden langt større, end ovenstaaende opgave udviser, idet førerne af mange norske dampskibe, der har gaaet i maanedsbefragtning, ikke har kunnet opgive den under vedkommende reise optjente bruttofragt. Hvis fragterne for disse fartøier havde været medtaget, saa vilde den norske fragtfortjeneste i 1899 formentlig have oversteget de for 1898 anførte tal.

Nedenstaaende tal angiver omfanget af de forenede rigers skibsfart paa samtlige franske havne, hvor konsulat tjenestemænd er ansat:

1899.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske fartøier . . .	358	138 187	563	372 827	921	511 014
Svenske „ . . .	21	9 327	410	328 150	431	337 477
Tilsammen	379	147 514	973	700 977	1 352	848 491

imod i 1898 og i middeltal for de to nærmest foregaaende femaarsperioder for damp- og seilskibe tilsammen:

	1898.		1893—1897.		1888—1892.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske fartøier . . .	921	517 697	913	431 536	1 511	634 444
Svenske „ . . .	414	307 034	385	238 140	465	254 203
Tilsammen	1 335	824 731	1 298	669 646	1 976	888 647

Det sidstforløbne aar udviser i forhold til 1898 en forøgelse af 17 fartøier og 23 760 tons; denne opgang falder imidlertid udelukkende paa de svenske fartøier, idet det norske flag er gaaet noget, omend ganske ubetydeligt, tilbage i drægtighed, medens antallet af fartøier er forblevet det samme. I sammenligning med femaarsperioden 1893—1897 er den samlede tonnage tiltaget med 26.7 pct.; begge landes flag har gjort fremskridt, men det svenske mest. I forhold til tidsrummet 1888—1892 er de forenede rigers tonnage gaaet ned med 4.5 pct. Denne nedgang rammer imidlertid blot den norske skibsfart, idet den svenske, hvad drægtigheden betræffer, er forøget ganske betydelig.

De svenske fartøier, der gaar i fragtfart paa Frankrige, er væsentlig dampskibe, som for en stor del underholder en mere og mindre regelmæssig forbindelse mellem Sverige og Frankrige; som en følge heraf opstaar der større fasthed i den svenske skibsfart end i den norske, der for franske havnes vedkommende væsentlig er henvist til befragtning for den enkelte reise.

Ved at granske ovenstaaende zifre vil man bemærke, at gjennemsnitsdrægtigheden af de norske og svenske fartøier, der anløber franske havne, i

de sidste aar er vokset; særlig gjælder dette for de svenske fartøiers vedkommende og skyldes for en stor del den omstændighed, at svenske seilskibe sjældnere og sjældnere tager del i skibsfarten paa Frankrige.

Drægtigheden af de til samtlige franske havne ankomne lastede seil- og dampskibe fordelte sig saaledes:

	1878.	1888.	1898.
	Tons.	Tons.	Tons.
Engelske . . .	4 082 756	5 594 653	7 563 982
Franske . . .	2 949 236	4 788 039	4 482 828
Tyske . . .	544 689	617 843	767 028
Spanske . . .	209 778	547 008	558 587
Norske . . .	589 355	604 548	504 144
Hollandske . .	67 972	170 321	502 096
Italienske . .	635 777	372 657	433 214
Danske . . .	88 667	128 745	268 449
Svenske . . .	167 680	211 056	222 879
Russiske . . .	65 575	135 376	108 487
Belgiske . . .	50 354	47 718	70 329
Portugisiske . .	11 514	13 239	9 623
Andre nationer	439 741	306 531	512 065
Ialt	9 903 094	13 537 734	16 003 711

Der ankom i 1898 til Frankrige 26 216 lastede fartøier dr. 16 003 711 tons eller en forøgelse i forhold til 1897 af 705 fartøier og 1 076 577 tons, og der afgik i samme aar 21 083 lastede fartøier dr. 10 772 762 tons eller en forøgelse i sammenligning med 1897 af 324 fartøier og 426 523 tons.

Som af foranstaaende opgave fremgaar, har skibsfarten paa Frankrige i det tidsrum, som disse tal omfatter, gjort store fremskridt. De ankomne og afgaaede fartøiers samlede tonnage, der i 1878 blot udgjorde 16 088 665 tons, steg uafbrudt lige til 1883 for i det følgende aar at gaa ned noget. Fra 1885 steg den imidlertid atter næsten uden afbrydelse til og med aaret 1891, i hvis sidste maaneder der paa grund af den nye toldtarifs indførelse foregik en meget livlig import. Den maritime vareførsel aftog nu til 1896, da stigningen atter begyndte.

De fremmede flags deltagelse i vareførselen paa Frankrige har været underkastet de modsvarende fluktuationer. Af de til franske havne i 1898 ankomne lastede fartøier var 47.3 pct. britiske, 28 pct. franske, 4.8 pct. tyske, 3.5 pct. spanske, 3.1 pct. norske, 3.1 pct. hollandske, 2.7 pct. italienske, 1.7 pct. danske, 1.4 pct. svenske, 0.7 pct. russiske, 0.4 pct. belgiske, 0.1 pct. portugisiske og 3.2 pct. tilhørte andre lande.

Af den fra franske havne i 1898 afgaaede lastede tonnage var 39.6 pct. fransk, 37.6 pct. britisk, 5.5 pct. tysk, 4.6 pct. hollandsk, 3.9 pct. spansk,

2.8 pct. italiensk, 1.1 pct. norsk, 0.6 pct. svensk, 0.5 pct. russisk, 0.5 pct. dansk, 0.4 pct. belgisk, 0.1 pct. portugisisk og 2.8 tilhørte andre lande.

Betragter man de ovenfor nævnte nationers deltagelse i skibsfarten paa Frankrige, vil det sees, at fra 1878 til 1888 det belgiske og i høi grad det italienske flag har tabt terræn, medens alle de øvrige større søfarende nationers flag har vokset i betydning, idet ved siden af landets eget flag, navnlig det engelske og det spanske har været gjenstand for stor stigning. I forhold til 1888 udviser 1898 nedgang for den franske, norske, russiske og portugisiske tonnage; alle andre landes skibsfart er derimod tiltaget. Det er bemærkningsværdigt, hvilken fremtrædende rolle det engelske flag spiller i skibsfarten paa Frankrige; navnlig har det engelske flag gaaet betydelig fremad i de sidste aar, idet de ankomne lastede engelske skibes tonnage er vokset fra 41.3 pct. af den samlede skibsfart i 1888 til 47.3 pct. i 1898.

Sveriges stilling i procentforholdet mellem de forskellige lande, der deltag i skibsfarten paa Frankrige, har kun været underkastet liden forandring fra 1878 til 1898; af de ankomne lastede fartøier udgjorde nemlig den svenske tonnage 1.6 pct. i 1878 og 1888 imod 1.4 pct. i 1899. Den norske tonnage er gaaet tilbage fra 5.9 pct. i 1878 til 4.5 pct. i 1888 og 3.1 pct. i 1898.

Den franske varetransport kræver langt mindre skibsrum for udgaaende end for indgaaende. Saaledes udgjorde tonnagen af de afgaaede lastede fartøier blot 62.46 pct. i 1878 og 67.31 pct. i 1898 i forhold til de ankomne lastede fartøier.

Den udgaaende vareførsel foregaar i stor udstrækning ved ruteskibe, og de norske og svenske fartøier tager langt mindre del i exporten end i importen; af den i 1898 afgaaede lastede tonnage faldt der saaledes kun 1.1 pct. paa norske og 0.6 pct. paa svenske fartøier.

I 1898 ankom den største tonnage til følgende franske havne: Marseille 5 911 443, Havre 3 164 446, Bordeaux 1 886 809, Dunkerque 1 709 467, Cette 1 227 389, Rouen 1 182 866 og Boulogne-sur-Mer 1 014 684 tons.

Ved udgangen af 1898 bestod den franske handelsflaade af 15 615 fartøier, drægtig 900 288 tons og bemanded med 80 875 almindelige sømænd og 7 335 maskinfolk.

Af det samlede antal fartøier var 14 406 seilskibe drægtig 414 673 tons, og 1 209 dampskibe drægtig 485 615 tons. I sammenligning med 1897 udviser 1898 en forøgelse af 51 fartøier, men en formindskelse af 20 583 tons. Nedgangen falder væsentlig paa dampskibene.

Den franske koffardiflaade fandt ved udgangen af 1898 følgende anvendelse:

	Antal.	Drægtighed.	Besætning.
Mindre fiske*)	10 698	93 371	47 487
De store fiskerier	484	43 636	9 578
Kystfart	1 573	80 592	6 038
Overføres	12 755	217 599	63 103

*) Under «mindre fiske» er ikke indbefattet fartøier under 2 tons, der driver kystfiske, hvis antal ved slutningen af 1898 var 13 202 drægtig 20 048 tons, med en besætning af 26 334 mand.

	Antal.	Drægtighed.	Besætning.
Overført	12 755	217 599	63 103
Fart i de europæiske farvande og Mid-			
delhavet	394	201 231	7 370
Langfart	445	447 913	13 099
Lods- og bugserbaade samt lystfartøier	986	17 535	4 638
Oplagte fartøier	1 035	16 010	—
Ialt	15 615	900 288	88 210

Det fortjener at bemerkes, hvilken fremtrædende plads den for fiske anvendte tonnage indtager blandt disse tal.

Det er gjentagne gange blevet fremhævet, at landets handelsflaade for en del bestaar af altfor gamle fartøier, og at denne omstændighed bidrager til at formindske dens effektivitet. For at modarbejde den tilbøielighed, der ofte siges at have gjort sig gjældende til i udlandet at opkjøbe ældre fartøier, der efter nogen tids forløb bliver udrangerede, har man i det nye regjeringsforslag om „La Marine Marchande“ fra erholdelse af præmier udelukket fartøier, der fra et nærmere fastsat tidspunkt bliver franciseret ti aar efter deres bygning.

Til belysning af dette forhold hidsættes nedenstaaende tabel, der angiver alderen af de franske skibe — fraseet fartøier under 30 tons og lystfartøier — ved slutningen af 1898:

Seilskibe.

Under 10 aar . . .	36.8 pct. af antallet og	46.2 pct. af totaldrægtigheden.
Fra 10 til 20 aar	26.7 „ - — -	20.0 „ - — —
„ 20 - 30 „	20.3 „ - — -	21.8 „ - — —
„ 30 - 40 „	10.8 „ - — -	8.6 „ - — —
„ 40 aar og derover	5.4 „ - — -	3.4 „ - — —

Dampskibe.

Under 10 aar . . .	40.4 pct. af antallet og	30.6 pct. af totaldrægtigheden.
Fra 10 til 20 aar	37.2 „ - — -	47.5 „ - — —
„ 20 - 30 „	15.6 „ - — -	15.5 „ - — —
„ 30 - 40 „	5.8 „ - — -	6.2 „ - — —
„ 40 aar og derover	1.0 „ - — -	0.2 „ - — —

Nedenstaaende opgave angiver alderen paa francisationstiden af de fra 1893 til 1898 for fransk regning i udlandet indkjøbte dampskibe af over 100 tons drægtighed:

	Antal.	Bruttotons.
Fra 0 til 1 aar . . .	35	33 206
„ 2 aar	1	150
„ 3 til 5 aar . . .	15	18 075
Overføres	51	51 431

	Antal.	Bruttotons.
Overført	51	51 431
Fra 6 til 10 aar . .	16	21 412
„ 11 - 15 „ . .	23	32 603
„ 16 - 20 „ . .	9	19 891
„ 21 aar og derover .	25	32 306

Ialt 124 fartøier dr. 157 643 bruttotons.

I samme tidsrum blev den franske handelsflaade forøget med en tonnage af 96 296 bruttotons bygget i Frankrige.

Følgende tal angiver de forskjellige drægtighedskategorier for den franske handelsflaade ved udgangen af 1898:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Nettotons.	Antal.	Nettotons.
Under 800 tons	14 330	290 381	954	105 558
Fra 800—1 000 tons . . .	6	5 379	74	66 461
„ 1 000—1 200 „ . . .	15	16 499	26	28 922
„ 1 200—1 500 „ . . .	17	23 174	38	49 670
„ 1 500—2 000 „ . . .	16	26 523	61	105 150
„ 2 000 tons og derover .	22	52 717	56	129 854
Tilsammen	14 406	414 673	1 209	485 615

Det vil heraf sees, at den franske dampskibstonnage væsentlig optages af store fartøier. Af seilskibe findes der en mængde ganske smaa og forholdsvis mange store, medens de middelsstore er mindre talrige.

Der klages stadig over, at den franske kapital holder sig tilbage, naar der er tale om maritime foretagender, paa samme tid som det fremholdes, at det, naar man undtager de store selskaber, er vanskeligt for skibsredere at erholde laan, selv i form af obligationer. Der har derfor i den senere tid reist sig røster for oprettelse af en kasse, der kunde udstede laan til skibsbygning. Da den franske handelsflaades stilling for tiden er mindre tilfredsstillende, idet dampskibenes samlede nettotonnage endog er gaaet tilbage i de senere aar, synes det, som om rederibedriften trods de betydelige sjøfartspræmier ikke er synderlig lønnende. Rederne gjør gjældende, at dampskibspræmierne ikke er tilstrækkelige til at opveie de høie indkjøbspriser og den lange bygningstid samt de ugunstige forhold, hvorunder de forresten arbejder. Det tager nemlig langt længere tid og er langt kostbarere at lade bygge fartøier i Frankrige end f. eks. i England. Det paastaaes saaledes, at man her i landet enkelte gange til bygning af et fartøj benytter lige til den dobbelte, ja mere end den dobbelte tid, af hvad tilfældet er i England. Prisforskjellen mellem i England og i Frankrige byggede fartøier opgives at være større for dampskibe end for seilskibe. De væsentlige aarsager til, at de franske skibsverfter er dyrere, forklares at være følgende: Medens man i England har to udprægede dampskibstyper, nemlig passagerdampskibe og lastebaade, saa er ikke denne lastebaadstype, der ogsaa er den sedvanlige i andre lande, den

mest almindelige i Frankrige. Naar undtages de subvenerede dampskibe, der mere ligner paketbaade end almindelige handelsfartøier, skal der hos de franske rederier gjøre sig gjældende en tendens til at foretrække en blandet type. Fra skibsverfternes side fremhæves ogsaa som en grund til de franskbyggede fartøiers kostbarhed, at de franske skibsredere ved bestillinger meget ofte fordrer, at deres fartøier skal bygges efter en for det enkelte tilfælde specificeret plan, medens de engelske skibsverfter ialmindelighed skal levere fartøier efter bestemte typer. Der har som en følge deraf ved de franske verfter i mod-sætning til, hvad der finder sted ved de engelske, ikke kunnet udvikle sig nogen specielle skibstyper for handelsfartøier, efter hvilke bygning finder sted i større maalestok. Da den franske metallurgi er beskyttet ved betydelige toldsatser, og de metallurgiske centra som oftest ligger langt fra kysten, maa de franske skibsverfter betale højere priser end sine engelske konkurrenter for de for skibsbygningen fornødne materialer. Arbejderne ved de franske verfter skal ogsaa for enkelte branchers vedkommende præstere mindre arbeide end de engelske, paa grund af at de ved nogle franske etablissementer ikke stadig kan sysselsættes med det samme slags arbeide, og fordi man formedelst bestillingernes uregelmæssighed undertiden maa afskedige opøvede arbejdere for siden at remplacere dem med andre, som ikke forud besidder den fornødne tekniske færdighed, der kun kan opnaaes efter længere tids forløb. Da de franske verfter stadig konstruerer orlogsfartøier, saa siges de at udføre sit arbeide omhyggeligere og mere metodisk end sine udenlandske konkurrenter, der væsentlig eller udelukkende befatter sig med bygning af handelsfartøier, hvilken omstændighed naturligvis bidrager til at gjøre det franske arbeide-dyrere. Endelig er de industrigrene, der staar i forbindelse med skibsbygningen, sterkere repræsenteret og befinder sig i en mere blomstrende tilstand i England end i Frankrige.

Prisforskjellen mellem i Frankrige og i England byggede fartøier opgives at variere mellem 20 à 80 pct.; for dampskibes vedkommende paastaaes den af enkelte redere i almindelighed at overstige 60 pct. og i nogle tilfælde at være endnu større end 80 pct. Som en følge af denne prisforskel vil skibs-verfterne fortiden indirekte næsten altid komme til at oppebære en stor del, ja i flere tilfælde den største del af den sjøfartspræmie, som loven om „La Marine Marchande“ af 30te januar 1893 tilstaar skibsrederne.

Der er saavel i Frankrige som i udlandet i aarenes løb fremkommet meget modstridende udtalelser om størrelsen af den nettoandel af sjøfarts-præmien, der oppebæres af franske skibsredere. Det er blandt andet blevet fremholdt, at det paa grund af de høje sjøfartspræmier lønnede sig for seil-skibe at seile i ballast.

Til belysning af, hvilken andel af denne sjøfartspræmie der i virkelighe-den tilfalder rederierne og hvilken skibsverfterne, hidsættes derfor nedenstaaende beregning, der er foretaget af direktøren for et af de største franske damp-skibsselskaber for et franskbygget dampskib paa 3 000 bruttoton, som i ti-aar forudsættes aarlig at have tilbagelagt en distance af 35 000 mile:

Forskjel i bygningsprisen.	Prisfor- højelse for det fransk- byggede fartøj.	Udgifter at betale af rederen for prisfor- højelse i løbet af 10 aar: 177.50 pct.)*	Total- præmie for fartøjet i 10 aar.	Den af skibsrede- ren ind- kasserede netto- præmie.	Forholdstallet med hensyn til den i virke- ligheden oppebaarne sjøfartspræmie.	
					Af skibs- redere.	Af skibs- verfterne.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	pct. i rundt tal.	pct. i rundt tal.
Samme pris som det udenlandske fartøj o: en million francs	—	—	927 360	927 360	100	—
20 pct. prisforskjel .	200 000	355 000	—	572 360	62	38
30 " do. .	300 000	532 000	—	394 860	42	58
40 " do. .	400 000	710 000	—	217 360	23	77
50 " do. .	500 000	887 500	—	39 860	4	96

I tilfælde af at prisforskjellen skulde være større end 50 pct., vil altsaa efter de til grund for denne beregning lagte forudsætninger forholdet komme til at stille sig endnu ugunstigere for skibsrederne. Forøges derimod den af et fartøj aarlig tilbagelagte distance, vil det modsatte blive tilfældet.

I forbindelse hermed turde det ikke være uden interesse at gjengive en beregning, der er anstillet af en repræsentant for de med skibsredernes i sjøfartspræmiespørgsmaalet stridende interesser, nemlig overingeniøren ved et af de største franske skibsverfter. I lighed med den ovenfor omhandlede dampskibsselskabsdirektør var denne ingeniør medlem af den sidste extraparlamentariske kommission, der var nedsat for at tage under overveielse midlerne til ophjælp af den franske koffardiflaade, og begge beregninger blev fremlagt for nævnte kommission.

Ingeniøren er i den nedenfor anførte beregning gaaet ud fra, at seilskibet blev bygget for langfart af staal og forsynet med alle moderne forbedringer, og at dampskibet var lastebaad med triple-expansionsmaskine og istand til at gjøre 10 knobs fart. Det skal være for disse typer, at der er størst forskjel i prisen mellem i Frankrige og i England byggede fartøier. Endvidere er han gaaet ud fra, at et dampskib med en bruttodrægtighed af 2 500 tons paa vedkommende tidspunkt (juni 1897) ved de bedste skibsverfter paa Englands østkyst gennemsnitlig kostede 725 000 frcs. (290 frcs. pr. ton) og i Frankrige 1 125 000 frcs. (450 frcs. pr. ton) samt et seilskib af samme bruttodrægtighed i England 562 500 frcs. (225 frcs. pr. ton) og i Frankrige 812 500 frcs. (325 frcs. pr. ton); den franske bygningspræmie forudsættes at tilfalde skibsverfterne.

Ved som tilbagelagt distance pr. aar at sætte 24 000 mile for seilskibe og 42 500 mile for dampskibe har han opstillet nedenstaaende beregning, idet han forudsætter, at vedkommende franske skibsreder ved bestilling af fartøj i Frankrige maa laane det beløb, med hvilket den franske pris overstiger den engelske:

*) De aarlige udgifter fordeler sig saaledes: Amortisation 10 pct., rentetab 5 pct. og gennemsnitsassurance 2.75 pct. = 17.75 pct. eller pr. 10 aar: 177.50 pct.

Sjøassurance er beregnet efter en begyndelsespræmie af 5 pct. med en aarlig aftagen af $\frac{1}{10}$.

Seilskibe:

	Det resterende overskud i den franske pris, der bliver at amortisere ved begyndelsen af hvert aar.	5 pct. rente og 7.5 pct. assurance af overskuddet i den franske pris.	Amortisation i 10 aar af overskuddet i den franske pris.	Sjøfarts- præmien.	Det resterende beløb af sjø- fartspræmien efter betaling af rente, assu- rance og amor- tisation af overskuddet i den franske pris.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1ste aar . . .	250 000	31 250	25 000	97 920	41 670
2det " . . .	225 000	28 125	25 000	94 464	41 339
3dje " . . .	200 000	25 000	25 000	91 008	41 008
4de " . . .	175 000	21 875	25 000	87 552	40 677
5te " . . .	150 000	18 750	25 000	84 096	40 346
6te " . . .	125 000	15 625	25 000	80 640	40 015
7de " . . .	100 000	12 500	25 000	77 184	39 684
8de " . . .	75 000	9 375	25 000	73 728	39 353
9de " . . .	50 000	6 250	25 000	70 272	39 022
10de " . . .	25 000	3 125	25 000	66 816	38 691
Ialt	—	171 875	250 000	823 680	401 805

Dampskibe:

	Det resterende overskud i den franske pris, der bliver at amortisere ved begyndelsen af hvert aar.	5 pct. rente og 7.5 pct. assurance af overskuddet i den franske pris.	Amortisation i 10 aar af overskuddet i den franske pris.	Sjøfarts- præmien.	Det resterende beløb af sjø- fartspræmien efter betaling af rente, assu- rance og amor- tisation af overskuddet i den franske pris.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1ste aar . . .	400 000	42 000	40 000	112 200	30 200
2det " . . .	360 000	37 800	40 000	108 120	30 320
3dje " . . .	320 000	33 600	40 000	104 040	30 440
4de " . . .	280 000	29 400	40 000	99 960	30 560
5te " . . .	240 000	25 200	40 000	95 880	30 680
6te " . . .	200 000	21 000	40 000	91 800	30 800
7de " . . .	160 000	16 800	40 000	87 720	30 920
8de " . . .	120 000	12 600	40 000	83 640	31 040
9de " . . .	80 000	8 400	40 000	79 560	31 160
10de " . . .	40 000	4 200	40 000	75 480	31 280
Ialt	—	231 000	400 000	938 400	307 400

Driftsomkostningerne beregner han i gennemsnit pr. aar for de ti første aar efter fartøiets bygning som følger:

Seilskibe:

Amortisation: 4 pct. af frcs. 812 500	frcs. 32 500
Rente og assurance: 12.5 pct. af 80 pct. af frcs. 812 500.	81 250
Vedligeholdelse, udrustning, provision og større reparationer	25 000
Hyre og kost for 29 mands besætning	51 255
Havne-, lods- og bugserafgifter	12 000
Diverse udgifter	2 000
Administrationsudgifter, leie af magasin etc.	25 000

Ialt*) frcs. 229 005

Dampskibe:

Amortisation og omkostninger ved indsættelse af nye kjedler (6 pct. af 1 125 000 frcs.)	frcs. 67 500
Rente og assurance af gennemsnitsværdien i de ti første aar 10 pct. af 70 pct. af frcs. 1 125 000	82 687
Vedligeholdelse, udrustning og provision	40 000
Hyre og kost for en besætning af 39 mand.	69 455
Kul og olje	110 500
Havne- og lodsafgifter	15 000
Diverse udgifter	2 000
Administrationsudgifter, leie af magasin etc.	35 000

Ialt*) frcs. 422 142

Efterat rente, assurance og amortisation af det beløb, hvormed den franske pris overstiger den engelske, er betalt, skulde der i gennemsnit pr. aar i de ti aar, for hvilke loven af 1893 tilstaar sjøfartspræmier, blive tilbage et netto-beløb af frcs. 40 180.50 eller 4.94 pct. af den franske pris for seilskibe og frcs. 30 740 eller 2.73 pct. af den franske pris for dampskibe, hvilke zifre altsaa skulde repræsentere den fordel, som en fransk skibsreder, der bestiller sit fartøj i Frankrige i kraft af loven af 1893 har ligeoverfor sine franske konkurrenter, der har kjøbt sit fartøj i England.

Da middelsjøfartspræmien pr. aar i de 10 første aar andrager til frcs. 82 368 for seilskibe og frcs. 93 840 for dampskibe samt driftsudgifterne til henholdsvis frcs. 229 000 og frcs. 422 000, saa skulde seilskibsrederne i sjøfartspræmie pr. aar erholde 36 pct. og dampskibsrederne 22 pct. af driftsomkostningerne. Fra nævnte 36 pct. og 22 pct. trækker han respektive 18 pct. og 15 pct., der gaar med til dækning af rente, assurance og amortisation af det beløb, hvormed den franske indkjøbspris overstiger den engelske, og faar dermed tilbage af driftsomkostningerne 18 pct. for seilskibenes og 7 pct. for dampskibenes vedkommende.

*) I disse opgaver er ikke indbefattet lastnings- og losningsudgifter, mæglercourtage etc.

Mangelen paa skibsverfter, der udelukkende befatter sig med bygning af større koffardifartøier, vil formentlig nu blive afhjulpet, da der under navn af Ateliers et Chantiers de France har dannet sig et selskab for anlæg af et stort verft i Dunkerque. Verftet skal udstyres med alle moderne forbedringer og indretninger, saaledes at man skal kunne bygge de største fartøier og tilvirke maskiner lige til 5 000 effektive hestekræfter. Det er meningen at gjøre bygningen af større lastedampskibe til specialitet, og man vil særlig lægge vind paa at levere bestillingerne saa hurtigt som muligt. Man haaber saaledes at kunne bringe det til at bygge fartøier lige saa hurtigt som i England og til en pris, der nærmer sig den engelske.

I Calais tænker man ogsaa paa at bygge et større skibsverft.

Der har ogsaa dannet sig et selskab for anlæg af et skibsverft i Nantes, der væsentlig vil befatte sig med bygning af krigsskibe.

Ligeledes skal La Société du Creusot, der leverer maskiner til den franske orlogsmarine og til Les Chantiers de la Gironde, tænke paa at bygge fartøier.

Af store franske skibsverfter kan nævnes følgende:

1. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée i Seyne, Marseille og Havre. Dette anlæg har hidtil hovedsagelig bygget krigsskibe. I Seyne bygges kun skrog, og i Marseille konstrueres blot maskiner; i Havre bygges baade skrog og maskiner for mindre og middelsstore fartøier.

2. Les Ateliers et Chantiers de la Loire i St. Nazaire, Nantes og St. Denis bygger især krigsskibe af alle dimensioner.

3. Les Chantiers de la Gironde i Bordeaux, der blot bygger skrog og tager sine maskiner hos La Société de Creusot, synes at ville gjøre konstruktion af krigsskibe til specialitet.

4. Les Chantiers de la Ciotat, tilhørende rederiselskabet Messageries Maritimes, arbejder kun for dette selskab.

5. Les Chantiers de la Compagnie Générale Transatlantique i Penhouët i nærheden af St. Nazaire arbejder næsten udelukkende for dette selskab.

6. Delabrosse & Fouché i Nantes bygger blot fartøier for handelsflaaden, særlig mindre fartøier som dampskibe for fiske, bugserbaade, flodbaade etc.

7. Les Chantiers d'Augustin Normand & Cie i Havre bygger udelukkende mindre, meget hurtiggaaende fartøier for orlogsmarinen samt lystyachter.

8. Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de Normandie ved Rouen bygger fartøier for handelsflaaden.

Man har i den sidste tid i Frankrige omfattet med stor interesse spørgsmaal, der angaar orlogs- og koffardiflaaden. Saaledes har den store extra-parlamentariske kommission drøftet de forføininger, hvorved man kunde raade bod paa den mindre tilfredsstillende tilstand, hvori landets handelsflaade befinder sig, og regjeringen har fremlagt for parlamentet et paa grundlag af denne kommissions arbeide affattet forslag til en ny lov om „La Marine Marchande“,

for hvilket forslag jeg har havt den ære at gjøre rede i en særskilt rapport.*) Denne interesse for maritime anliggender har ogsaa fundet sit udtryk i stiftelsen i forrige aar af en forening kaldet „La Ligue Maritime Française“. Dette selskab, blandt hvis æresformænd findes fhv. president Casimir Périer, har udelukkende til formaal at arbeide for udviklingen af sjøforsvaret og handelsmarinen. Det kommer til at virke gennem foredrag, brochurer, bøger, presseartikler og personlig propaganda samt stiftelse af lokale foreninger. Der har ogsaa inden deputeretkammeret dannet sig en parlamentarisk gruppe, kaldet „Groupe Parlementaire de la Navigation et des Pêches“, hvis medlemmer er deputerede fra kystdepartementerne, og hvis opgave er at varetage sjøfartens og fiskeriernes interesser.

I de senere aar har man i Frankrige bestræbet sig for at gjøre saavel indløbene som selve havnene dybere, forat de kan blive tilgængeligere for de store fartøier. Hvad de ved Kanalen og Atlanterhavet beliggende havne angaar, er saaledes indløbene til Dunkerque og Calais gjort dybere og bredere, hvorhos østjetéerne i disse havne er blevet ombygget for at give de smaleste steder af indløbene en større bredde. I Boulogne og Dieppe er ligeledes indløbenes dybde forøget, og i Tréport er der anlagt et „bassin à flot“. Kaierne i Fécamp er forlænget, og indløbet er udbedret ved forlængelse af nordjetéen.

De store havnearbeider i Havre, som man siden 1896 er ifærd med at udføre, omfatter anlæg af to konvergerende diger udenfor indseilingen til den nuværende havn, hvilke er bestemt til at danne den nye forhavn, som vil komme til at faa en overflade af omtrent 60 hektarer, samt bygning af en anløbskai i den nye forhavn med stort dybgaende og af et slusebassin, gennem hvilket de største fartøier skal kunne gaa ind i bassinerne Bellot og Eure. Indseilingen vil faa en dybde af 8 meter ved laveste vandstand, saaat franske krigsskibe skal kunne løbe ind i havnen paa hvilken som helst tid af døgnet. De samlede udgifter er anslaaede til næsten 31 mill. francs, hvoraf Havre's handelskammer skal udrede over halvparten og staten resten. Handelskammeret skal desuden betale overskridelserne, og man forudser allerede, at disse vil komme til at andrage til betydelige beløb. Udførelsen af havnearbeiderne, der er beregnet at ville tage 6 à 7 aar, foregaar paa en meget tilfredsstillende maade, og man haaber, at sjøfarten paa Havre skal gjøre betydelige fremskridt, naar disse arbeider er færdige, og byen er bleven sat i bedre jernbaneforbindelse med det indre af landet.

Handelskammeret i Havre udvider stadig sit havnemateriel; det omfatter nu 24 varehuse, der dækker en overflade af 92 315 kvadratmeter, og en indhegning for dyr samt 30 bevægelige hydrauliske kraner, der løfter fra 1 250 til 3 000 kg., 5 bevægelige dampkraner og 11 bevægelige elektriske kraner med en løfteevne af 1 500 kg., 6 dampflydekraner med en løfteevne af 1 250 kg. og 1 dampflydekrane med en løfteevne af 4 000 kg. og 1 med en løfteevne af 10 000 kg. samt 2 bevægelige hydrauliske spil, der løfter 200 kg., og 2 do., der løfter fra 700 til 1 000 kg. Endelig er der for tiden under konstruktion en kran med en løfteevne af 120 000 kg. Man tænker desuden paa at benytte elektrisk drivkraft for endel nye kraner. Konstruktionen af Havre's havnemateriel har kostet 5 millioner francs, og de aarlige udgifter overstiger en halv million francs.

For mange aar siden blev det besluttet at anlægge kai med en dybde af 8 m. paa sydsiden af Tancarvillekanalen til en længde af 1 000 m.; af

*) Se hefte 5, side 245.

disse er nu 500 m. færdigbyggede, og handelskammeret har henvendt sig til arbejdsdepartementet med begjæring om, at kaibygningen maa blive fortsat.

Man er ifærd med at omdanne kanalen fra Caen til havet ved udvidelse og fordybning af seilrenden samt ved bygning af en ny sluse ved Ouistreham og fordybning af forhavnen.

Indløbsslusen til St. Nazaire er blevet utilstrækkelig, efterat en indløbskanal er gravet tværs over Charpentiersbarren. Det er saaledes blevet nødvendigt at gjøre et nyt indløb, der vil komme til at omfatte en forhavn, dannet af to konvergerende jetéer, og et slusebassin med en bredde af 25 m. og en længde af 212 m.

Den kanal, der løber langs med Loirefloden fra La Martinière til Le Carnet, er færdigbygget, og arbejderne med omdannelsen og forlængelsen af dæmningerne mellem Nantes og Le Pellerin er afsluttet.

Desuden er Loirefloden blevet uddybet baade ovenfor og nedenfor kanalen, saaat fartøier med et dybgaaende af 5.20 m. kan gaa op til Nantes i et tidevand. Længden af de kaier i Nantes' havn, hvor de store fartøier lægger til, er blevet betydelig forøget.

Saa vel udbedringsarbejderne i Loire, Gironde og Seinen som uddybningen af havnene og havneindløbene har medført betydelige opmudringsarbejder. Der er saaledes i 1899 borttaget 1 630 000 m³. i Loire og dens kanal, 1 150 000 m³. i Dunkerque, 775 000 m³. i Gironde, 570 000 m³. i Seinen og 335 000 m³. i Havre etc.

Materiellet i de forskellige havne har i de senere aar været gjenstand for videre udvikling, og man har begyndt, omend hidtil i begrænset udstrækning, at betjene sig af elektricitet for lastnings- og losningsapparaterne. Elektrisk belysning har derimod naaet en betydelig anvendelse i de franske havne.

Til udbedring af de franske sjøhavne er der fra 1889 til 1898 anvendt over 219 mill. francs imod over 369 mill. francs i 1879 til 1888 eller i gennemsnit i de to tiarsperioder henholdsvis 21.9 og 36.9 mill. francs pr. aar.

I denne tid, da der i Frankrige er fremkommet mange udtalelser om ønskeligheden af, at landets import og export bør koncentreres i nogle faa havne, synes spørgsmaalet om at sætte Paris i direkte forbindelse med havet atter at beskjaeftige det franske publikum. Det er nu mange aar siden, at selskabet „Paris port de mer“ anholdt om koncession paa kanalisering af Seinen mellem Rouen og Paris. Ifølge den af ingeniør Bouquet de la Grye udarbejdede plan skulde kanalen kun paa to steder, nemlig ved Oissel og Sartrouville fjerne sig fra Seinens løb, en havn for Paris skulde anlægges mellem Clichybroen og St. Ouendokkerne. Efter de sidste overslag er omkostningerne ved foretagendets udførelse beregnet til 150 mill. francs. Der er imidlertid fra andet hold udtalt, at anlægssummen vil komme til at blive større. Nævnte selskab andrager regjeringen om koncession paa anlæg og drift af kanalen i 99 aar, imod at det faar tilladelse til ved op- og nedgaaende at opkræve en maximumsafgift af 3 francs pr. ton af drægtigheden af sjøgaaende fartøier med et dybgaaende af 3 m., og som gaar lige op til Paris, med tilsvarende nedsettelse for fartøier, der kun gaar til en af de mellemliggende stationer. Endvidere skulde lodsafgiften samt statens kaiafgift tilfalde selskabet.

Man haaber, at ikke alene Paris og omegn skulde komme til at høste store fordele af projektets udførelse, men at ogsaa en del af vareførselen fra det mellemste og østlige Frankrige samt Schweiz og Sydtyskland skulde komme til at gaa over Paris istedenfor over Antwerpen.

De seilbare floder og kanaler spiller en betydelig rolle i varetransporten i Frankrige. Ved udgangen af 1898 var de seilbare franske vandveies længde 16 687 km.; heraf benytttes 12 269 km. kun for den indre, ikke maritime trafik. Af det sidstnævnte tal falder atter 7 418 km. paa de seilbare floder og 4 851 km. paa kanalerne. Længden af de seilbare vandveie har i de sidste aar holdt sig omtrent stationær; men der er i dette tidsrum blevet udført betydelige arbejder til lettelse af seiladsen. For tiden arbejder man blandt andet paa kanalerne fra Marne til Saône og fra Montbéliard til Haute Saône. Den førstnævnte kanal kommer til at forbinde den nordlige del af Frankrige med Rhônens og Saône's dalfører. Dens længde er 151 km., hvoraf største delen nu er færdigbygget, og de med anlæggets udførelse forbundne omkostninger er anslaaet til 85 mill. francs. Kanalen fra Montbéliard til Haute Saône skal gaa fra Saônefloden til kanalen fra Rhônen til Rhinen og vil sætte Schweiz og de østlige egne af Frankrige i forbindelse med havnene ved Nordsjøen og kanalen; den vil blive 83 km. lang og er beregnet at koste 22 mill. francs.

Der er nu fremsat forslag for parlamentet om anlæg af en kanal fra Marseille til Rhônen med Arles som endepunkt, hvilket anlæg er beregnet at skulle komme til at koste 91 400 000 francs.

De aarlige vedligeholdelsesudgifter for de franske kanaler androg i 1888—1898 til 11.6 mill. francs; i nævnte tiaar er der blevet anvendt 193 mill. francs til nye anlæg.

Det er ikke alene trafikken paa jernbanerne, der er tiltaget i de sidste aar; den store tilvekst i varetransporten paa vandveiene vidner ogsaa om, at omsætningen inden landet har gjort betydeligt opsving; den paa vandveiene befordrede samlede varemængde er saaledes steget fra 23.3 mill. tons i 1888 til 32.5 mill. tons i 1898 og fra 3.2 milliarder kilometriske tons i 1888 til 4.6 milliarder kilometriske tons i 1898. Forøgelsen har altsaa været henholdsvis 39 og 44 pct. Af den totale varemængde repræsenterede i 1898 bygningsmaterialer 32.9 pct., kul 28.3 pct., næringsmidler 13.7 pct. etc.

Fordelingen af trafikken varierer overmaade meget; saaledes falder ikke mindre end 82 pct. af den hele varemængde paa de vigtigste vandveie til en samlet længde af sekstusinde kilometer. Den livligste transport foregaar paa Seinen og paa de i de nordøstlige egne af landet liggende vandveie.

Ved udgangen af 1898 udgjorde længden af de franske jernbaner 37 571 km. imod i 1899 37 923 km., hvoraf 2 856 km. falder paa statsbanerne, 1 317 km. paa forskellige mindre selskaber og 33 750 km. paa de store selskaber, Nord, Est, Ouest, Midi, Paris—Orléans og Paris—Lyon—Méditerranée samt Ceinture de Paris og Grande Ceinture de Paris; de to sidstnævnte jernbaners længde udgjorde imidlertid tilsammen blot 173 km., hvorimod Paris—Lyon—Méditerranée har baner til en længde af 9 050 km.

De franske jernbaners samlede indtægter androg i 1899 til 1 406 mill.

francs imod 1 361 mill. francs i 1898 eller en forøgelse af 45 mill. francs i 1899. Statsjernbanerne havde i forrige aar en indtægt af 47.5 mill. francs og de seks store selskaber en indtægt af 1 347.8 mill. francs; Paris—Lyon—Méditerranée kommer først med 436.6 mill. francs, derefter følger nordbaneselskabet med 226 mill. francs. Indtægten pr. kilometer gik i gennemsnit for alle baner op til 37 340 francs imod 36 345 francs i 1898. De seks store selskaber har havt det største udbytte, nemlig 40 160 francs pr. kilometer imod blot 16 892 francs for statsbanerne. Den allerhøieste indtægt pr. kilometer udviser nordbanen, der gaar gennem landets rigeste industridistrikter.

Som af ovenstaaende zifre fremgaar, har i 1899 i lighed med de nærmest foregaaende aar jernbanebygningen i Frankrige kun været af liden betydning. Paa grund af industriens blomstring er godstransporten gaaet op og som følge deraf ogsaa indtægterne. Da jern og staal samt særlig kul, der i jernbanernes drift spiller en stor rolle, er steget, er driftsomkostningerne samtidig tiltaget, men dog ikke i samme grad som indtægterne. Nettoudbyttet er saaledes vokset. Det var i 1897, at den betydelige opgang i jernbanernes udbytte begyndte.

De store jernbaneselskabers koncessionstid lyder paa 99 aar. Der er blevet fremsat forslag for parlamentet om indkjøb for statens regning af de fire store selskaber Est, Ouest, Midi og Paris—Orléans, hvis koncessionstid udløber i aarene 1954—1960, og hvis samlede banelængde andrager til 20 784 km. Forslagets modstandere gjør gjældende mod dets vedtagelse, at indkjøbet ikke alene vil stille sig ugunstig for staten i økonomisk henseende, men ogsaa at statens drift vil blive dyrere end de private selskabers, og at staten ikke vil komme til at tage de fornødne hensyn til handelens og industriens krav ved fastsættelse af tarifer, togforbindelser etc.

De franske lokalbaner, hvis længde ved slutningen af 1898 udgjorde 4 280 km., er hovedsagelig anlagt og drevet efter ældre metoder og giver derfor lidet udbytte; deres længde tiltager omend langsomt.

Sporveienes længde var ved nævnte tidspunkt henved 3 300 km. Der bygges nu i Frankrige mere sporveie end tertierbaner, og det bliver mere og mere almindeligt at anlægge sporveie med elektrisk drivkraft for transport ikke alene af passagerer, men ogsaa af bagage, ja selv af gods. I det hele taget vinder elektriciteten i Frankrige større og større udbredelse som drivkraft ved sporveisdrift; den benyttes saaledes ved næsten alle nye anlæg og afløser for de ældre sporveies vedkommende mere og mere hestekraften. Da de franske veie som oftest er i udmerket stand, tror man, at automobilvognene, naar de med tiden bliver mere perfektionerede, og elektriciteten bliver billigere, vil komme til i ikke liden udstrækning at remplacere sporveiene i trafikken mellem landsbyerne og de mindre byer og saaledes mere og mere komme til at gaa over fra at være et sportkjøretøj til et almindeligt kommunikationsmiddel.

Næsten halvdelen af længden af de franske sporveie optages af sporveie, der nyder statssubvention; de gaar for størstedelen gennem landdistrikterne og benyttes til gods- og personbefordring; deres udbytte skal ikke være tilfredsstillende. Sporveiene for gods- og persontrafik samt sporveie for person- og bagagetransport, der ikke har statsunderstøttelse og væsentlig findes i udkanten af byerne, har derimod lønnet sig vel. Det samme er i endnu større grad tilfældet med sporveiene i provinsbyerne for personbefordring. Flere af

de store franske byer, f. eks. Havre, er gjennemkrydset af sporveie i alle retninger.

Som af det foregaaende vil fremgaa, er der i den senere tid udrettet meget i Frankrige til lettelse af vareførselen paa udlandet og mellem landets forskjellige egne.

Men det udtales ikke desto mindre fra flere hold, at den nuværende tilstand ikke tilfredsstiller handelens og industriens fordringer. Navnlig fremholdes det, at ikke alene er transitforsendelserne aftaget, men fra det nordlige og østlige Frankrige gaar adskillige franske varer pr. jernbane til Antwerpen og Rotterdam for at udskibes fra disse havne, og fra de nordlige og vestlige franske havne foregaar exporten til transatlantiske havne i ikke liden udstrækning over England. Mange er derfor af den mening, at det vilde være fornuftigst, i lighed med hvad flere andre lande har gjort, at koncentrere sin trafik paa enkelte store, vel udstyrede havne og i det øiemed revidere jernbanetariferne saaledes, at fabriker, der ligger langt inde i landet, kunde erholde en rimelig gennemgangsfragt, der vilde tillade dem under gunstigere betingelser at deltage i konkurrancen paa de udenlandske markeder. Endvidere fremhæves det, at man overalt, hvor det lader sig gjøre, bør bestræbe sig paa at sætte kanalerne i direkte forbindelse med jernbanerne. Kort sagt, man har efter manges mening ved anlæg af havne, kanaler og jernbaner undertiden havt for meget for øie den enkelte egns interesser og ikke taget det fornødne hensyn til de store arterier, og desuden har, heder det, arbeiderne strakt sig over et forlangt tidsrum.

Fiskerier.

Fra de store franske torskefiskerier hjembragtes til Frankrige følgende kvanta:

I gennemsnit pr. aar i tiaarsperioderne:

		1857—1866.	1867—1876.	1877—1886.	1887—1896.
Raafisk	tons	21 256	27 938	38 238	42 468
Tørret fisk . . .	”	6 819	5 473	4 040	1 178
Tran	”	2 029	1 818	1 847	1 520
Do. urensset . .	”	273	159	63	30
Rogn	”	125	375	346	421
Affald	”	816	1 013	997	1 312
Ialt tons		31 318	36 776	45 531	46 929

I hvert enkelt af aarene 1894—1898:

		1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
Raafisk	tons	40 196	46 563	52 838	51 548	49 362
Tørret fisk . . .	”	1 061	1 128	1 165	1 765	1 992
Tran	”	1 447	1 571	1 520	1 149	1 214
Overføres tons		42 704	49 262	55 523	54 462	52 568

		1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Overført	tons 42 704	49 262	55 523	54 462	52 568
Tran, urensset	”	43	19	38	68	22
Rogn	”	435	451	561	773	688
Affald	”	1 382	1 400	1 568	1 612	1 464
Ialt		tons 44 563	51 132	57 690	56 915	54 743

Der foreligger ikke endnu specificeret opgave over de fra de store franske torskefiskerier hjembragte fiskeprodukter i 1899 undtagen for raafiskens og klipfiskens vedkommende, hvoraf importen udgjorde 53 085 tons.

Ved at kaste et blik paa disse tal vil det sees, at der i tiaarsperioden 1877—1886 fandt sted en sterk stigning i de fra de franske torskefiskerier hjembragte produkter, og at der i de tre sidste aar er hjemført langt større kvanta end i det nærmest foregaaende tiaar. Totalvegten af den hjembragte tørrede fisk er aftaget meget, navnlig fra slutningen af ottiaarene; i de sidste aar synes den dog at have havt en svag tendens til at stige lidt.

Nedenstaaende opgave angiver omfanget af udrustningen for de franske torskefiskerier, den direkte export af fisk fra fiskestederne til udlandet og de franske kolonier og af forsendelsen fra franske havne til udlandet og de franske kolonier samt af de beløb, der er udbetalt i udrustnings- og exportpræmier:

U d r u s t n i n g.

I gennemsnit pr. aar.	Antal fartøier.	Antal mand.	Præmie i francs.
1857—1866	511	13 715	663 837
1867—1876	614	13 301	606 302
1877—1886	865	12 780	564 364
1887—1896	1 116	12 605	586 487
Pr. aar.			
1894	1 136	12 959	626 160
1895	1 136	13 314	642 046
1896	1 235	13 646	658 080
1897	1 118	13 589	620 935
1898 ¹⁾	614 ²⁾	12 368 ²⁾	552 170 ²⁾

U d f ø r s e l a f f i s k.

	Fra fiskestederne.		Fra franske havne.	
I gennemsnit pr. aar.	Kvantitet i tons.	Præmie i francs.	Kvantitet i tons.	Præmie i francs.
1857—1866	9 971	1 902 076	4 503	705 102

¹⁾ Tallene for 1898 er provisoriske.

²⁾ Heri er ikke indbefattet de fra St. Pierre og Miquelon udrustede skonnerter.

I gennemsnit pr aar.	Fra fiskestederne.		Fra franske havne.	
	Kvantitet	Præmie	Kvantitet	Præmie
	i tons.	i francs.	i tons.	i francs.
1867—1876	5 185	984 630	3 190	457 142
1877—1886	3 767	753 408	7 920	1 187 618
1887—1896	5 818	1 163 555	12 859	2 018 206
Pr. aar.				
1894	6 986	1 397 300	10 338	1 619 101
1895	6 346	1 268 883	9 770	1 513 087
1896	8 230	1 646 130	20 145	3 195 228
1897	7 774	1 554 938	20 183	3 204 081
1898 ¹⁾	4 586	917 256	18 532	2 963 392

Den samlede export af fisk fra de store franske fiskerier holdt sig meget lav i tidsrummet 1868 til 1883, i hvilke aar den kun i et aar var større end 10 mill. tons; siden har den altid oversteget dette tal og naaede sit maximum i 1896 og 1897 med henholdsvis 28 374 og 27 958 tons. Op til begyndelsen af syttiaarene exporteredes de største kvantiteter som oftest direkte fra fiskestederne; siden har det modsatte været tilfældet.

Under tilstaaelse af præmie reexporteredes fra Frankrige følgende kvanta klipfisk til de forskellige lande²⁾:

I gennemsnit i tiaarsperioden:				
	1857— 1866.	1867— 1876.	1877— 1886.	1887— 1896.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Til de franske kolonier: Guadeloupe, Martinique, Réunion og fransk Guyana	1 416	312	449	1 634
„ Alger	222	400	849	1 191
„ Italien	1 763	1 528	2 261	3 930
„ andre lande i Europa	69	43	3 387 ³⁾	5 138 ³⁾
„ Grækenland, Tyrkiet, Levanten og Barbariet	1 052	865	762	579
„ forskellige stater i Amerika . . .	33	12	27	40
Ialt tons	4 555	3 160	7 735	12 512

¹⁾ Tallene for 1898 er provisoriske.

²⁾ Aarsagen til forskjellen i de i denne og den foregaaende opgave anførte tal hidrører fra den omstændighed, at denne opgave gjælder kalenderaaret og den foregaaende budgetaaret.

³⁾ Den allerstørste del gik til Spanien.

I hvert enkelt af aarene 1894—1898:

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Til de franske kolonier:					
Martinique, Guadeloupe, Réunion og fransk Guyana . .	2 691	1 978	3 033	3 218	2 637
„ Algier	1 171	1 294	1 429	1 317	1 372
„ Spanien	1 974	2 073	6 854	9 140	6 328
„ Italien	3 686	3 559	4 996	5 892	5 061
„ Grækenland, Tyrkiet					
Levanten og Barbariet	641	484	1 247	2 251	1 591
„ forskellige stater i					
Amerika	231	10	58	143	393
„ Portugal	2	64	199	143	198
Ialt tons	10 396	9 462	17 816	22 104	17 580

Der foreligger ikke endnu opgave for 1899.

Reexporten af klipfisk fra Frankrige har taget betydeligt opsving siden begyndelsen af ottiaarene; særlig udviser aarene 1896—1898 høie zifre. Det er fornemmelig udførselen til Italien og fremforalt til Spanien, der har tiltaget mest. Exporten af fransk klipfisk til Spanien, der tidligere kun havde været af mindre betydning, steg fra 1 536 tons i 1882 til 4 864 tons i 1883, efterat den i sidstnævnte aar var tilstaaet laveste toldsats i den spanske toldtarif.

Ved at sammenholde ovenstaaende zifre og opgaven over torsk, hjemført til Frankrige, vil det sees, at landets egen konsume varierer; men i de sidste aar synes den at have haft en svag tendens til at tiltage.

Den allerstørste del af klipfiskudførselen foregaar fra Bordeaux samt i mindre maalestok fra Marseille; af de i 1898 exporterede 17 580 tons faldt saaledes 12 466 tons paa Bordeaux og 4 261 tons paa Marseille samt resten paa Cette, La Rochelle, Nantes, St. Malo og Granville.

Fra de saakaldte store franske fiskerier hjembragtes der i 1899 til Frankrige 53 085 tons raafisk og klipfisk.

Fra Dunkerque udrustedes i 1899 for Islandsfisket nogle færre fartøier end i det nærmest foregaaende aar; men den hjembragte totalfangst var alligevel større. Middelfangsten pr. fartøj, der i 1898 blot havde været 205 tons, udgjorde i 1899 251 tons.

Det ser ud, udtaler de forenede rigers vicekonsul i nævnte havn, som om fiskebankerne ved Island bliver fattigere og fattigere paa storfisk. Tidligere bestod den hjembragte fangst af henved 50 pct. middelsstor og stor fisk, der er de mest efterspurgte sorter; men i de senere aar er fisken blevet mindre,

og i de fra forrige aars fiske hjembragte ladninger fandtes hovedsagelig liden fisk, meget ubetydeligt middelsstor og endnu mindre stor og saa at sige ingen rigtig stor fisk.

I august og september solgtes i Dunkerque torsken i havpakning til 100 francs pr. tønne, saaledes som den befandt sig ved udlosningen; men da der var saa meget liden fisk, saa led kjøberne tab. Efterat fisken var bleven ompakket i magasinerne, solgtes den siden til følgende priser: francs 130 for stor, 110 for middelsstor, 90 for liden og 70 for særdeles liden fisk, alt pr. tønne; senere steg priserne, og i aarets tre sidste maaneder noteredes de til 155 francs for rigtig stor, 135 for stor, 120 for middelsstor, 90 à 95 for liden og 75 francs for rigtig liden fisk, alt pr. tønne.

Da de redere, der havde kjøbt fisk „en bloc“ for 100 francs pr. tønne ved udlosningen, hovedsagelig fandt liden fisk, saa led de store tab. Der opstod som en følge deraf en stansning i salget, indtil man havde faaet bedre oversigt over fiskets udbytte, og der indtraadte derefter en større og større prisforhøjelse, eftersom de bedste fiskepartier blev solgt; heri ligger aarsagen til den betydelige stigning i fiskepriserne ved kampagnens slutning.

Fra Fécamp deltog i afvigte aar 57 fartøier dr. 11 007 tons i Newfoundlandsfisket. Disse fartøier hjembragte 10 500 954 stykker torsk, veiede 13 931 233 kg., tilligemed 161 131 kg. tran og 174 758 kg. rogn, alt til en samlet værdi af 5 717 700 francs imod 4 634 742 francs i 1898. Fisken var i almindelighed større og vægtigere end i 1898. Udbyttet udgjorde i gennemsnit et hundrede tusinde francs pr. fartøi, hvilket betragtes som meget godt. Der noteredes omtrent de samme priser som i 1898, nemlig francs 21 à 25.50 pr. 55 kg.

Fra Frankrige udrustes for Newfoundlandsfisket fartøier fra Fécamp, St. Malo og St. Servan, Granville, Cancale og St. Valéry-en-Caux, af hvilke havne Fécamp tager den største del i dette fiske. Desuden deltager de franske kolonier St. Pierre og Miquelon i Newfoundlandsfisket. De forskellige skibstyper, der benyttes af de franske Newfoundlandsskibere, er i dette aarhundrede lidt efter lidt mere og mere afløst af tremastere, hvis størrelse stadig tiltager. De fartøier, der for tiden udrustes fra Fécamp, er som oftest tremastede skonter drægtige fra 300 til 425 tons; men i de øvrige havne udrustes der ogsaa fartøier af andre typer af mindre tonnage. Den paa Fécampfartøierne anvendte takling siges at være bekvem paa grund af den stadige slingring, som fartøierne er udsat for, medens de ligger fortøjet paa fiskepladsene.

Værdien af et saadant fartøi anslaaes, naar det er nyt, gennemsnitlig til henved 160 000 francs. Udrustningen bestaar fornemmelig af 500 favne jernkjetting, 4 fiskeankere paa 425 à 450 kg., 18 doriser med tilbehør, 75 dorisankere, 650 stykker liner, hver 75 favne lang, 150 000 staaufiskekroge, 50 tønder saltet sild til agn og 300 tønder salt etc. tilligemed de fornødne levnetsmidler. Et fartøi med denne udrustning forudsættes ikke at behøve at anløbe nogen havn under hele fisket og at kunne bringe hjem omkring 330 tons raafisk.

Fécampfartøierne besætning bestaar i almindelighed af henved 30 mand, nemlig kapteinen, styrmanden og understyrmanden, der paa fisket henholdsvis

befatter sig med fiskens opskjæring og saltning, 12 dorisførere, 12 sjømænd og 4 skibsgutter. Dersom ikke kapteinen besidder det fornødne kjendskab til fisket og fangstens bevaring, stilles der ved hans side en supercargo, der efter ankomsten til fiskepladsen leder fisket. Forhyringen af mandskabet, der allerede begynder ved fartøiernes tilbagekomst til Frankrige, foretages i almindelighed af kapteinen eller supercargoen, idet enhver søger at forhyre de dygtigste fiskere. I Fécamp faar hver mand ved forhyringen et pengebeløb, den saakaldte „pur don“, der varierer fra 200 til 350 francs; ved paamønstringen erholder besætningen et nyt forskud, kaldet „pot-de-vin“, der udgjør henved 500 francs for kapteinen, 450 francs for styrmændene og 300 francs for matroserne, 250 francs for jungmændene og 150 francs for skibsgutterne. Derimod faar besætningen ikke forøvrigt nogen fast løn, men blot andel i udbyttet. Naar fisken er solgt, og forskellige nærmere fastsatte udgifter er fratrukne, fordeles udbyttet gennem medvirkning af vedkommende indrulleringsbetjent, saaledes at der tilfalder skibsrederen fire femtedele og besætningen en femtedel. Dersom en sjømand dør eller omkommer under fisket, udbetales der ligefuldt hel andel i udbyttet til hans familie. Naar fiskefartøjerne er ankomne til udlosningshavnene, afskediges endel af mandskabet og sendes tilbage til udrustningshavnene, medens de, der forbliver ombord, erholder maanedshyre for den resterende tjenestetid, der sedvanligvis varer to maaneder. Gjennemsnitsfortjenesten paa Fécampfartøjerne anslaaes til 1 100 francs pr. mand for et tidsrum af 9 maaneder, nemlig 600 francs i forskud, 400 francs andel i fisket og 100 frs. i maanedshyre for de to sidste maaneder.

Fécamps fiskeflaade afseiler fra slutningen af marts til den sidste halvdel af april i grupper paa 4, 6, 8 og undertiden 10 fartøier, efterat de er blevne underkastede den foreskrevne undersøgelse. Overreisen til Newfoundlandsbanken tager gennemsnitlig 20 à 25 dage og til St. Pierre og Miquelon en maaned. Under overreisen træffer man de fornødne forberedelser til fisket. Selve fisket foregaar i doriser, bemanded med to mand, der om aftenen udsætter sine fiske-redskaber og tager dem op igjen den næste morgen.

De franske Newfoundlandsfiskere benytter nu som agn især et bløddyr, kaldet „bulot“, der forekommer næsten overalt paa den store Newfoundlandsbanke og kan fiskes til enhver aarstid. Det er især i de sidste 12 à 13 aar, at denne slags agn har fundet en udstrakt anvendelse blandt de franske Newfoundlandsfiskere, og det har bidraget til at formindske den skadelige virkning af den saakaldte agnlov („The Bait-bill“). I begyndelsen benyttede man som agn til at fange nævnte bløddyr fra Frankrige medbragt saltet sild; men siden nogen tid tilbage betjener man sig til dette brug ogsaa af torskeshoveder. To doriser er sysselsatte med fangsten af „bulot“. Et andet bløddyr „mya arenaria“, der anvendes af amerikanerne som agn, er ogsaa blevet forsøgt af de franske fiskere; men de skal ikke have fundet det heldigt. En liden fisk af torskefamilien „capelan“, der i lang tid blev betragtet som det bedste agn under det andet Newfoundlandsfiske, fanges ved Newfoundlandskysten i stor mængde i maanederne juni og juli; den lindsaltes og opbevares i tønder. De fartøier, der anløber St. Pierre for at udlosse de under det første fiske opfiskede kvanta, forsyner sig med denne slags agn; men denne fremgangsmaade er blevet langt mindre almindelig, da priserne paa denne agnsort er steget, efterat „The Bait-bill“ er traadt i kraft. De franske Newfoundlandsfiskere benytter ogsaa som agn en slags blæksprut „encornet“ eller „colmar“, der fra

tid til anden fanges i store kvantiteter paa bankerne og ansees for at være det bedste af alle slags agn.

Der lægges megen vegt paa fiskens behandling, der foruden af kapteinen og supercargoen besørages af to øvede mænd, opskjæreren („trancheur“) og salteren („saleur“), der indtager officers stilling ombord. Af mangel paa tid og plads ombord i doriserne lader Fécampfiskerne ikke blodet løbe af fisken straks, efterat den er fanget. Naar doriserne er vendt tilbage til fangstfartøjerne, bliver fisken talt, og fiskerne aabner den derpaa, fjerner hovedet, indvoldene, leveren, rognen og tungen; den bliver nu opskaaret af „le trancheur“ fra den ene ende til den anden, idet han ikke gjør dybere indsnit i ryggen, end at de tvende dele af fisken, naar den er aabnet, danner et hele og antager udseende af en flad fisk; han tager derpaa ud rygbenet med undtagelse af den nederste del, der beholdes for at give fisken større fasthed, hvorpaa han, forat fisken skal blive saa hvid som mulig, fjerner blodet ved at presse paa den tilbageblevne del af rygbenet med en slags jernske. Da fiskens renhed og vakre udseende i høi grad afhænger af, hvorledes den bliver behandlet af opskjæreren, saa maa denne operation foretages med særlig opmærksomhed. Derpaa bliver fisken vasket, og man lægger særlig vind paa, at de steder, hvor blodet lettest samler sig, bliver omhyggelig rensat. Endelig bliver fisken saltet, forat den skal konserveres, og lagt ned i skibsrummet. De franske Newfoundlandfiskere benytter alle slags salt; snart henter de sit salt fra det vestlige Frankrige, snart fra Setubal og snart fra Cadix; men i den senere tid har saltet fra de franske Middelhavslande og de baleariske øer staaet høiest i kurs, og de to sidstnævnte saltsorter ansees af enkelte for allerbedst skikket for den af de franske fiskere benyttede saltningsmaade. Ved valget af salt lægger man megen vegt paa, at det er rent, og at saltkornene er jævne og passe store.

Fécampfartøjerne, der kun gjør én reise, kommer i almindelighed tilbage i oktober og november og udlosser raafisken i Port-de-Bouc i nærheden af Marseille og fornemmelig i Bordeaux, hvorefter de vender tilbage til Fécamp i ballast for at paabegynde udrustningen for det følgende aar.

Bestemmelserne i loven af 22de juli 1851 angaaende præmier for de store havfiskerier er blevet forlænget ved lovene af 28de juli 1860, 3dje august 1870, 15de december 1880 og 31te juli 1891; den af loven af 31te juli 1890 fastsatte frist udløber den 30te juni 1901. I indeværende aar er der fremsat regjeringsforslag for parlamentet om forlængelse til den 30te juni 1911 af de i de foregaaende love omhandlede bestemmelser om præmier til de store franske fiskerier. Der udtales i forslaget, at de omstændigheder, der har motiveret præmiesystemets indførelse for disse fartøier, fremdeles har bibeholdt sin fulde vegt.

Det er nemlig, heder det, af betydning at sikre den næringsvei, der bidrager til at lette rekrutteringen af orlogsmarinen, de fordele, der har været anseet nødvendige til at stimulere udrustningen samt afsætningen af udbyttet af de franske fiskerier. Der er fremkommet forestillinger i den retning fra tre handelskammere.

Loven af 1851, der skjælnes med hensyn til præmiesatsen for Newfound-

lands- og Islandsfiskerierne samt fisket ved Doggerbanken, indeholder ingen bestemmelse angaaende fisket ved Færøerne.

Statsraadet („Conseil d'Etat“), for hvilket spørgsmaalet om, hvorvidt Færøerne i betragtning af deres beliggenhed i nærheden af Island burde betragtes som indbefattet i en af de zoner, der giver ret til præmier, har udtalt, at da farvandene ved Færøerne ikke geografisk talt hører under Island, saa kunde man ikke anvende det for Island indførte præmiesystem paa fisket ved Færøerne og ved den nordskotske kyst. Statsraadet fandt imidlertid, at det vilde være billigt at tilstaa de fartøier, der fisker ved Færøerne, i det mindste saa stor præmie som de fartøier, der fisker paa Doggerbanken, ved at komplettere loven af 1851 gennem indførelsen af en ny zone, beliggende mellem Island og Doggerbanken.

Statsraadet var af den mening, at præmien for den nye zone ikke burde være lig hverken præmien for Islandsfisket eller 50 francs pr. mand af besætningen eller mindre end præmien — 15 francs — for fisket paa Doggerbanken.

Regjeringen foreslaar derfor, som ovenfor anført, bestemmelserne om præmier for de store franske fiskerier i lovene af 1851, 1860, 1880 og 1890 forlænget for 10 aar med det tillæg, at der tilstaaes en udrustningspræmie af 30 francs pr. mand af besætningen for fiske i Færøernes zone, der begrænses af den 63de og den 60de nordlige breddegrad samt den 7de og 15de vestlige længdegrad.

Værdien af det franske kystfiske beløb sig i 1899 til 91 641 048 francs, hvoraf 66 467 671 francs falder paa baadfisket, 6 063 114 francs paa gangfisket og 19 110 263 francs paa østersavl og muslingfangst. Fisket gav i de tre sidste maaneder af aaret langt større udbytte end i de tre første kvartaler.

De vigtigste steder for østersavl i Frankrige er fremforalt Marenne og Arcachon, dernæst Vannes, Ile d'Oléron, Auray, Rochefort-sur-Mer, Cancale, Caen og St. Vaast-de-la-Hougue. Største delen af de i Frankrige avlede østers er „natives“, dernæst kommer de portugisiske.

Hvad sardin fisket angaar, saa begyndte det i de vigtigste havne i juni og gav temmelig rigt, omend noget uregelmæssigt udbytte til slutningen af september. Efterat det almindelige fiske var ophørt i november, fik man i Douarnenez og omegn i begyndelsen af december et efterfiske, der varede i to maaneder.

Paa grund af mangel paa efterspørgsel var sardinpriserne i begyndelsen af fisket lave; i Douarnenez noteredes de saaledes til 3 à 5 francs, der siden gik op til 9 francs; i september tiltog imidlertid efterspørgselen, og prisen steg lidt efter lidt til 20 francs pr. tusinde.

I Vendée gav sardin fisket daarligt resultat. Fiskerne i denne egn klager meget over fiskemangel i deres farvande. Sardin fisket i Vendée undergaar for tiden en krise; men man haaber imidlertid, at den blot er midlertidig, idet fisket ogsaa før har vist sig meget uregelmæssigt. Som følge af det mindre tilfredsstillende udbytte er derfor deltagelsen i fisket aftaget, og mange konservfabriker har delvis maattet indstille sin drift.

Sildefisket drives hovedsagelig fra Boulogne-sur-Mer og Fécamp, hvorimod man fra andre havne som St. Valéry-en-Caux, Dieppe, Tréport etc. kun tager ubetydelig del i dette fiske. I 1898 udrustedes ialt 115 fartøier dr. 9 484 tons og med en besætning af 2 384 mand for sildefiske med saltning ombord, medens 426 fartøier dr. 12 585 tons og med en besætning af 4 513 mand solgte silden i fersk tilstand. De førstnævnte fartøier opfiskede i nævnte aar 22 910 tons og de sidstnævnte 19 389 tons.

I Nordfrankrige benyttes i almindelighed til sildefiske saakaldte dunder med to master, hvoraf fokkemasten er fastgjort saaledes, at den kan nedtages under fisket. Disse fartøier maaler fra 80 til 100 tons og har en besætning af 18 mand. Fécampfiskernes fortjeneste androg i 1899 i gennemsnit til 950 francs for sæsonen, hvoraf 400 francs falder paa andel i fisket og 550 francs paa forskud og gratifikation.

Fra Fécamp afseiler dunderne i juli maaned til fiskepladsene ved den skotske kyst lige til høiden af Aberdeen, hvor de i almindelighed fisker i juli og august, gaar derefter til Doggerbanken for henimod oktober at befinde sig udenfor Boulogne. Fiskerne salter og lægger i lage i tønder den til dette tidspunkt opfiskede sild. Saasnart de er komne til farvandene ved Boulogne, sælger de derimod fisken i fersk tilstand i denne havn. Derpaa følger de fiskestimene i kanalen og sælger fangsten i Dieppe. Omkring november foregaar fisket udenfor Fécamp, hvor det vedvarer lige til slutningen af januar. Fisket, der sedvanlig afsluttes i februar maaned, finder i den sidste tid sted mellem Fécamp og Cherbourg.

Det sidste franske sildefiske gav godt resultat, idet priserne den hele tid holdt sig meget høie med jevn efterspørgsel.

De fra Fécamp i 1899 udrustedes 24 fartøier dr. 2 408 tons hjembragte 51 725 tønder saltet, 4 300 „mesures“ lindsaltet og 205 000 „mesures“ fersk sild, alt til en værdi af 1 715 000.

Det franske makrelfiske drives, hvad angaar fiskerne fra Fécamp, med samme slags fartøier som sildefisket. Fra Fécamp afseiler dunderne i februar til fiskepladsene under Island. Makrellen saltes og nedlægges i skibsrummet. Fécampfartøierne har forsøgt at opbevare fisken ved hjælp af is; men denne fremgangsmaade har ikke givet godt resultat. Boulognefartøierne anvender derimod is til fiskens konservering, paa samme tid som de salter en del.

Fisket slutter i almindelighed i mai og juni; fartøierne gjør som oftest tre, undertiden fire reiser. Fiskerne har andel i udbyttet, og deres fortjeneste udgjorde i 1899 i gennemsnit henved 200 francs, hvoraf halvdelen var oppebaaret i forskud.

De fra Fécamp i 1899 udrustedes 14 fartøier hjembragte 512 178 kg. makrel og 442 tønder rogn, der solgtes for 185 900 francs.

Antallet af de til kystfiske benyttede dampskibe tiltager; det er steget fra 17 dr. 413 tons i 1887 til 58 dr. 783 tons i 1896 og 102 dr. 1 561 tons i 1898.

Man synes vistnok i Nordfrankrige at være overbevist om, at tilstrækkelig store dampfartøier, forsynet med „ottertrawl“, er at foretrække for seilskibe; men den tendens, der i de sidste aar har vist sig til i større udstrækning at benytte dampskibe for fiske, skal i 1899 have gjort sig gjældende i mindre grad, end man kunde have ventet; hertil turde i nogen grad have medvirket den omstændighed, at de fra England indkjøbte gamle dampfiskefartøier har givet anledning til stadige reparationer, der har slugt en altfor stor del af bruttoudbyttet, som imidlertid i mange tilfælde skal have været forholdsvis betydeligt. Desuden er, siges der, faa franske dampskibe tilstrækkelig store og forsynet med saadan maskine, at de med held er istand til at modstaa det haarde veir og at fjerne sig i længere afstand fra kysten. De anstillede forsøg med dampskibe paa omtrent 50 tons har, efter hvad der er oplyst, ikke givet det forønskede resultat, og man anser det for nødvendigt at anskaffe større fartøier for at opnaa det fornødne nettoudbytte.

Paa samme tid som man i Frankrige søger at erhverve bedre materiel for fiskeribedriften, har man ogsaa sin opmerksomhed henvendt paa fiskernes uddannelse.

Man har troet, at de franske fiskere kunde drive sin virksomhed med bedre udbytte, dersom de tilfulde forstod fiskeribedriften og havde større kjendskab til navigation. Dertil kommer ogsaa, at de paa grund af mangel paa sjømandsdygtighed undertiden udsætter sig for stor fare og for tab af baad og redskaber. For at raade bod paa disse ugunstige forhold er der for nogle aar siden i Frankrige stiftet et selskab for fiskeriundervisning, kaldet „Société d'Enseignement Professionnel et Technique des Pêches Maritimes“, der har til formaal at bibringe havfiskerne de fornødne kundskaber angaaende alt, hvad der angaar deres bedrift, saaat de kan blive sat istand til at drive sin virksomhed med mindst mulig fare og med det størst mulige udbytte. Dette selskab har ogsaa bidraget til, at der gives undervisning i elementær navigation i over 400 folkeskoler paa den franske kyst; disse kurser er blevet udstrakt til voksne fiskere. Desuden har selskabet taget del i oprettelsen af museer ved fiskeriskolerne. Der findes saaledes nu fiskeriskoler i Boulogne sur-Mer, Dieppe, Fécamp, Groix, Arcachon, Le Croisie, Sables d'Olonne og La Rochelle. Selskabet har til princip at give fiskeriskolerne fuld frihed; saasnart de er organiserede, administreres de af handelskamrene, municipalraadene eller af lokale selskaber. Kursernes varighed veksler for de forskjellige skoler, og deres program varierer efter de slags fiske, der drives i distriktets havne. Undervisningen er baade teoretisk og praktisk; der undervises saaledes foruden i fransk, regning og geografi i praktisk navigation, styreregler, seilføring, signalisering, brug af redningsbaade, reparationer af havari, elementær dampmaskinlære, hygiene, brug af medicinkiste, behandling af druknede og tilskadekomne, kjendskab til de forskjellige spiselige fiskesorter og deres sedvaner, konserveringsmetoder, fiskeredskabernes tilvirkning, brug, reparation etc. Specielt gjør man fiskerne forstaaeligt at de ikke bør fange for smaa fisk, der ikke har nogen handelsværdi, og hvis ødelæggelse bidrager til at formindske fiskemængden.

Resultatet af fiskeriskolernes undervisning skal have været meget tilfredsstillende; specielt skal de have bidraget til uddannelse af mange dygtige førere af fiskefartøier.

Efterat det franske parlament har bevilget de fornødne midler til de under marineministeriet hørende videnskabelige og tekniske undersøgelser angaaende

fiskerierne, har ministeriet anmodet „Le Comité Consultatif des Pêches Maritimes“ om at udarbejde en plan for organisation af disse undersøgelser. Ministeriet har til hensigt først at lade udføre de arbejder af almen interesse, som ikke kan foretages ved privat initiativ. Af de tekniske arbejder sætter den istandbringelsen af karter over fiskepladsene i første række, og af de biologiske undersøgelser anser den sjøpiscikulturen og beskyttelsen af smaafisk for vigtigst. Nævnte komite har overdraget til en videnskabsmand inden sin midte at udarbejde en rapport angaaende sjøpiscikulturen, og den har enstemmig udtalt ønsket om, at der maa blive istandbragt sjøkartter.

Frankriges udenrigshandel i „commerce spécial“ tiltog stadig indtil aaret 1880, da den naaede sit maximum med 8 501 mill. francs. Den oversteg i 1899 8 milliarder, hvilket den før kun havde gjort i aarene 1880—1883 og 1889—1891. Det første aar efter indførelsen af det nye toldregime eller i 1892 udgjorde værdien af den samlede import og export 7 649 mill. frs., men gik i de to følgende aar ned til henved 7 milliarder; siden er den imidlertid steget jevnt.

Hvad indførselen angaar, saa udgjorde den „commerce spécial“ i 1827 414, i 1847 956, i 1867 3 027, i 1887 4 026, i 1893 3 854 og i 1899 4 217 mill. francs. I 1878—1892 og 1898—1899 androg den til over 4 milliarder og naaede sit kulminationspunkt allerede i 1880 med lidt over 5 milliarder francs. Medens den i 1892 eller aaret efter indførelsen af den nye toldtarif gik ned med over 300 mill. francs, saa udviser de to sidste aar en ikke ubetydelig opgang.

Udførselen androg i „commerce spécial“ i 1827 til 507, i 1847 til 720, i 1867 til 2 826, i 1887 til 3 247, i 1893 til 3 236 og i 1899 til 3 899 mill. francs og naaede sin største højde i aarene 1875 og 1899 med respektive 3 873 og 3 899 mill. francs.

Fra tyveaarene var snart importen, snart exporten størst, men fra 1876 har importen altid været større end exporten, og navnlig var dette tilfældet i begyndelsen af ottiaarene; den største difference udviser aaret 1880 med 1 565 mill. Dette forhold vedvarer fremdeles; men handelsbalancens stilling er i de sidste aar blevet langt bedre. Saaledes var den gennemsnitlig pr. aar i 1884—1888 942, i 1889—1893 768, i 1894—1898 567 og i 1899 blot 318 mill. francs. Tager man atter hensyn til de 8 aar, der gik nærmest forud for og fulgte efter vedtagelsen af den nuværende toldtarif, saa er forskjellen mellem importen og exporten sunket fra 900 i perioden 1884—1891 til 562 mill. francs i 1892—1899. Denne bedring i handelsbalancen hidrører fra, at importen i de sidste otte aar i forhold til tidsrummet 1884—1891 i middeltal pr. aar er aftaget med 280 mill. og exporten vokset med 59 mill. francs.

Frankriges handelsomsætning i de ti sidst forløbne aar med udlandet og kolonierne i „commerce spécial“, og med udelukkelse af transit- og kreditoplagsvarer, fordelte sig paa de forskjellige varegrupper som følger:

Indførsel.

	Nærings- midler.	Raastoffe for industrien.	Fabrik- artikler.	Tilsam- men.
	Mill. frs.	Mill. frs.	Mill. frs.	Mill. frs.
1890	1 445	2 382	608	4 437

	Nærings- midler.	Raastoffe for industrien.	Fabrik- artikler.	Tilsam- men.
	Mill. frcs.	Mill. frcs.	Mill. frcs.	Mill. frcs.
1891	1 653	2 457	658	4 768
1892	1 400	2 173	615	4 188
1893	1 061	2 221	572	3 854
1894	1 198	2 104	548	3 850
1895	1 036	2 101	583	3 720
1896	1 007	2 174	618	3 799
1897	1 029	2 319	608	3 956
1898	1 506	2 348	618	4 472
1899	1 019	2 507	691	4 217

U d f ø r s e l .

	Nærings- midler.	Raastoffe for industrien.	Fabrik- artikler.	Post- pakker.	Tilsam- men.
	Mill. frcs.	Mill. frcs.	Mill. frcs.	Mill. frcs.	Mill. frcs.
1890	855	899	1 951	48	3 753
1891	809	836	1 863	62	3 570
1892	759	823	1 821	58	3 461
1893	712	784	1 669	73	3 236
1894	666	755	1 578	79	3 078
1895	591	873	1 793	117	3 374
1896	652	836	1 767	146	3 400
1897	721	944	1 770	163	3 598
1898	663	932	1 708	208	3 511
1899	681	1 084	1 946	188	3 899

Hvad udførselen angaar, saa udviser gruppen næringsmidler de største fluktuationer; disse har væsentlig været foranlediget af den franske kornhøsts mere eller mindre gode afkastning. Importen af raastoffe, der gik ned i 1892 som en følge af den store import, der fandt sted i 1891 før toldtarifens ikrafttræden, er i de sidste aar atter steget betydelig. Fabrikartiklerne har derimod med undtagelse af enkelte aar holdt sig omtrent paa det samme niveau.

Udførselen af næringsmidler, fabrikartikler og raastoffe var fra 1890 til og med 1894 underkastet sterk og uafbrudt nedgang; siden er udførselen for raastoffes vedkommende tiltaget. Det er bemærkningsværdigt, hvilken sterk tilvekst exporten af postpakker har taget i de fem sidste aar.

Frankriges udenrigshandel androg i 1899 til 8 116 292 000 francs imod 7 983 452 000 francs i 1898 eller en forøgelse af 132 840 000 francs.

Man maa overhovedet gaa tilbage lige til 1891 eller aaret før det nye toldregimes indførelse for at finde et større vareudbytte. Da indførselen er aftaget med 255 402 000 francs, falder forøgelsen udelukkende paa exporten,

der er steget med det betydelige beløb af 388 242 000 francs og overhovedet er den største, som Frankrige hidtil har kunnet opvise.

Den i forrige aarsberetning omhandlede overenskomst med Italien traadte i kraft i begyndelsen af det sidstforløbne aar, og den synes at have været til gavn for begge lande, idet vareomsætningen er tiltaget. Frankriges export til Italien steg saaledes fra 151 mill. francs i 1897 og 143 mill. francs i 1898 til 172 mill. francs i afvigte aar.

Frankrige afsluttede i forrige aar en overenskomst med Nordamerikas forenede stater, i kraft af hvilken den franske minimumstarif ved import til Frankrige og Algier skal være anvendelig paa nordamerikanske produkter med undtagelse af en del nærmere opregnede varer, der omfatter størstedelen af landbrugsprodukter samt endel fabrikartikler, for hvis tilvirkning Nordamerika besidder afgjort overlegenhed. Til gjengjæld har Frankrige for 135 kategorier produkter opnaaet en nedsættelse af 5 til 20 pct. af den told, som franske varer nu erlægger ved import til Nordamerika.

Efter den af den franske regering anstillede beregning skulde, hvad angaar 1897, værdien af de nordamerikanske varer, der ved import til Frankrige er underkastet differentiell toldbehandling, have andraget til 5.1 pct. af den samlede nordamerikanske import til Frankrige. Værdien af de nordamerikanske varer, der ifølge overenskomsten skulde komme til at nyde godt af minimumstarifen, er imidlertid mindre og andrager blot til 25 mill. francs eller 4 pct. af de forenede staters totalimport til Frankrige i 1898.

Man har i begge lande paa forskellige hold reist modstand mod den indgaaede overenskomst. Ratifikationsfristen er derfor bleven udsat.

Den franske industri havde i det hele og store taget et godt aar i 1899; navnlig var dette tilfældet med bjergverksdriften og metallurgien.

Det er især i de nordlige og vestlige egne af Frankrige, at de forskellige industrier har været gjenstand for størst udvikling. I de sidste aar har der raadet stor virksomhed inden disse egne, der hører til de rigeste og mest befolkede i hele Frankrige.

Vinhøsten i Frankrige androg i 1899 til 47 907 000 hl., hvilket udbytte oversteg vinhøsten i 1898 med 15 625 000 hl. og udgjorde en forøgelse af 13 411 000 hl. i forhold til middelproduktionen i de ti sidste aar.

Kornhøsten i Frankrige i 1899 var anslaaet til følgende kvantiteter: 129 005 500 hl. hvede, 4 221 800 hl. blandkorn, 24 052 800 hl. rug, 16 838 300 hl. byg og 96 312 300 hl. havre. I sammenligning med gennemsnitsudbyttet i de nærmest foregaaende fem aar udviste høsten i 1899 et overskud af 13 570 379 hl. hvede, 165 649 hl. blandkorn, 747 243 hl. rug, 567 550 hl. byg og 4 906 676 hl. havre. Som heraf vil fremgaa, var den franske høst i 1899 over et middelsaar, om den end for samtlige kornsorters vedkommende ikke kom op imod afkastningen i 1898, der var meget stor.

Kornet blev indbjerget i god tilstand, og kvaliteten synes at have været tilfredsstillende.

Havrehøsten var større end i de fem foregaaende aar med undtagelse af 1898, der gav noget større udbytte.

Det franske agerbrug har siden flere aar tilbage lidt under et tryk. Paa grund af den rige kornhøst i de to sidste aar sank kornpriserne i slutningen af 1899 meget. For at raade bod paa de lave kornpriser blev der for deputeretkammeret fremsat flere forslag til beskyttelse af det franske agerbrug i konkurrencen med udlandet. Som følge af at kornavlens ikke giver det forønskede udbytte, synes der hos jordbrugerne inden enkelte egne af Normandiet at være tendens til at lægge sig efter melkeproduktion istedetfor kornavl.

Smør og ost. Melkeproduktionen, der spiller en vigtig rolle inden de franske agerbrugsdistrikter, skal have gjort ikke ubetydelige fremskridt i den seneste tid. Forøgelsen i melkeproduktionen synes imidlertid nærmest at være kommet landets eget forbrug tilgode. Exporten af naturlig og kondenseret melk er vistnok steget jævnt; men den har dog ikke antaget noget større omfang. I 1899 androg saaledes værdien af de udførte kvanta ialt til 676 000 francs, hvoraf størstedelen falder paa kondenseret melk; i det samme aar importeredes der melk væsentlig fra Schweiz for 454 000 francs, hvoraf størstedelen var kondenseret melk tilsat med sukker.

Tilvirkningen af ost er stadig tiltaget; samtidig er ogsaa exporten vokset, og enkelte af de mest bekendte franske ostesorter har fundet veien til de fleste lande. Fra 6.7 og 7.9 mill. francs gjennemsnitlig pr. aar i taaarene 1877—1886 og 1887—1896 steg exporten af ost i „commerce spécial“ til 9.5 mill. francs i 1898 og 11.8 mill. francs i 1899. Af den i 1898 exporterede ost gik 2 066 000 kg. til Algier, 1 967 000 kg. til Belgien, 753 000 kg. til Tyskland, 710 000 kg. til England og resten eller 2 070 000 kg. til forskellige andre lande. Landets egen produktion er imidlertid ikke tilstrækkelig til at dække de betydelige behov for ost, der hertilands konsumeres af næsten alle samfundsklasser. Der importeredes derfor aarlig store kvanta ost fra udlandet. I aarene 1877 til 1886 androg importen til 24.3 mill. francs. for i det næste taaar at gaa ned til 20 mill. francs pr. aar. I de to sidste aar udviser ostimporten meget højere zifre, idet dens værdi udgjorde 27 mill. francs i 1898 og 29 mill. francs i 1899, hvoraf ikke mindre end henholdsvis 24 og 26.5 mill. francs falder paa gruyèreost; af de i 1898 indførte 14.3 mill. kg. gruyèreost kom 6.5 mill. kg. fra Schweiz, 5.4 mill. kg. fra Holland og 2.2 mill. kg. fra den saakaldte frie zone, og af de andre ostesorter til en samlet vægt af 2.3 mill. kg. kom størstedelen fra Italien, Holland og Tyskland og den frie zone samt mindre kvantiteter fra England, Belgien og Schweiz.

Smørproduktionen indtager en vigtig plads inden det franske jordbrug. Normandiet og de nordvestlige og enkelte af de vestlige egne af landet er rige paa gode græsgange. Det i Normandiet tilvirkede smør er fra gammel tid af bekendt for sin gode kvalitet. Frankrige kunde ogsaa i sin tid opvise den største smørexport. Den franske smørexport tog især opsving i sextiaarene og gik i midten af syttiaarene op til henved 100 mill. francs. I 1877—1886 androg dens værdi i gjennemsnit til 91 mill. francs pr. aar; i den næste taaarsperiode sank den til 79 mill. francs for at gaa ned til 77 mill. francs i 1897, 71 mill. francs i 1898 og 62 mill. francs i 1899. Af det sidste tal falder 6.5 mill. francs paa usaltet smør. Det er exporten

af denne smørssort, der forholdsvis er aftaget mest. Den udgjorde nemlig i 1877 til 1886 i middeltal pr. aar 16 mill. francs.

Margarintilvirkningen skal have naaet en ganske stor udvikling i Frankrige, hvor den første margarinfabrik blev anlagt i begyndelsen af syttiaarene.

Som følge af den konkurrence, det nye produkt gjorde smøret, fremkom smørproducenterne med fordring paa beskyttelse til fordel for denne vare, idet de fremholdt, at en blanding af smør og margarin ofte solgtes under navn af smør. Parlamentet har derfor gjort sagen til gjenstand for lovgivning, senest i 1897 ved en lov angaaende salg m. m. af smør og margarin.

Exporten af margarin, der i 1892 udgjorde over 8 mill. kg. til en værdi af 8.8 mill. francs, har siden været underkastet stadige fluktuationer og er enkelte aar gaaet ned til næsten halvdelen af de i 1892 udførte kvanta. I de sidste aar er den dog steget og androg i 1899 til noget over 5 mill. kg. Størstedelen af exporten gaar til England, Holland og Belgien. Importen er ogsaa aftaget; i 1892 indførtes der saaledes 1 159 000 kg. imod blot 163 000 kg. i 1898 og 185 000 kg. i 1899, hvoraf størstedelen fra Belgien.

De brændbare mineraler, omfattende stenkul, antracit og lignit, danner Frankriges vigtigste mineralrigdom. Kulleierne er spredt over landets forskellige egne; i de vestlige departementer findes imidlertid kun mindre forekomster. Lignit udvindes især i departementet Bouches-du-Rhône. Efter den geografiske beliggenhed henfører man kulfelterne til 18 forskellige grupper, af hvilke de vigtigste er Nord og Pas-de-Calais, Loire, Bourgogne og Nivernais, Gard, Tarn og Aveyron samt Bourbonnais; disse grupper producerede i 1898 alle over en million tons. De kulrigeste egne af Frankrige ligger i departementerne Nord og Pas-de-Calais, der i 1898 tilsammen har bidraget med omtrent 60 pct. af hele landets kulproduktion; de tre store gruber i dette distrikt, nemlig Anzin, Lens og Courrières producerede i 1898 henholdsvis næsten 3,2,9 og 1.8 millioner tons.

I 1898 var der 281 koncessioner i drift, der beskæftigede 148 600 personer, hvoraf 105 400 arbejdede under jorden og 43 200 over jorden. Til denne arbejdsstok blev der ialt udbetalt en arbejdsløn af 182 435 000 francs eller henvend halvdelen af kullenes samlede værdi paa produktionsstedet. I gennemsnit androg arbejdslønnen pr. arbejder til fr. 4.23 pr. dag og fr. 1 228.00 pr. aar. Der benyttedes i 1898 i kulgruberne 2 504 dampmaskiner med tilsammen 165 000 hestekræfter.

Da variationerne i kulforbruget i et land nærmest afhænger af den virksomhed, som industrien udfolder, hidsættes nedenstaaende opgave over kulforbruget i Frankrige, der i nogen grad turde kunne belyse den franske industris udvikling:

Kulforbruget. Deraf var af fransk produktion.			
1850	. . .	tons 7 225 000	4 434 000
1860	. . .	" 14 270 000	8 307 000
1870	. . .	" 21 432 000	13 464 000
1880	. . .	" 28 846 000	19 362 000
1890	. . .	" 36 653 000	26 083 000

**

Af brændtorv produceredes der i 1898 104 000 tons til en samlet værdi af lidt over 1½ mill. francs. De vigtigste produktionssteder ligger i departementerne Somme, Loire-Inférieure, Aisne og Isère.

I sammenligning med kulforekomsterne er Frankriges øvrige mineraler af forholdsvis ikke saa stor betydning, idet den samlede værdi af de i 1898 eks-traherede mineraler ikke androg til mere end 39 473 000 francs.

Der eksisterer i Frankrige følgende koncessioner for bjergverksdrift: 75 jerngruber og 46 grupper jernmalmbrud („minières“), omfattende 114 drifts-centra, 72 gruber for andre metalliske mineraler (o: bly, zink, kobber etc.) og 10 gruber for jern og svovlkis samt 41 saltgruber.

Frankriges jernmalmproduktion udgjorde i 1888 2 842 000 tons til en værdi af 9 471 000 francs imod i 1898 4 731 000 tons og 16 037 000 francs. Gjennemsnittsprisen pr. ton beløb sig i 1898 til fr. 3.39.

Produktionen fordelte sig i 1898 som følger paa de forskellige sorter jernmalm:

	Tons.	Gjennemsnitts- pris i francs.
Hydroxyderede oolithiske malme	4 170 000	3.07
Andre hydroxyderede malme	155 000	5.57
Rød hematit og oligistisk jernmalm . . .	208 000	5.50
Brun hematit	144 000	6.80
Spathoidigt karbonat	54 000	4.70

Tilsammen tons 4 731 000

Produktionen af de øvrige mineraler var i 1898:

Bly og sølv malm	23 300 tons	til en værdi af	3 201 000 francs
Guldholdig kvarts	30	—	1 200
Zink	85 600	—	7 378 000
Kobber	400	—	15 000
Jernkis	311 000	—	3 926 000
Brunsten	31 900	—	831 000
Spidsglans	4 400	—	325 000
Mispickel	1 600	—	109 000

Ialt 458 230 tons til en værdi af 15 786 200 francs

Seks svovlminer har været i drift i departementerne Basses-Alpes, Bouches du Rhône og Vaucluse og har produceret svovl til en værdi af 136 000 francs.

Salt. Stensalt udvindes i to grupper af gruber, hvoraf den ene i den nord-østlige og den anden i den sydvestlige del af landet. Den førstnævnte og

vigtigste af disse grupper strækker sig over departementerne Meurthe-et-Moselle, Doubs, Jura og Haute-Saône. Den anden omfatter et vist antal saltgruber og saltkilder spredt over departementerne Basses-Pyrénées, Landes og Haute Garonne; de rigeste saltgruber ligger i departementet Meurthe-et-Moselle. Saltdammene i et antal af 5 200 indtager en overflade af 22 000 hektarer. De drives for tiden i 12 departementer, hvoraf 7 ved middelhavskysten og 5 ved Atlanterhavet. Der drives 29 saltminer og 12 saltkilder.

I 1898 blev der udvundet 549 000 tons salt af saltgruberne og saltkilderne og 450 000 tons af saltdammene til en samlet værdi af 10 575 000 francs. Af det producerede salt erlagdes en skat til staten af ikke mindre end 33½ million francs.

Mineralkilder. Frankrige besidder en ikke ubetydelig rigdom i sine mineralkilder, hvis antal ved udgangen af 1898 androg til 1 542, hvoraf 1 291 var i drift; af disse var 352 svovlholdige, 485 alkaliske, 116 jernholdige og 338 saltholdige; 43 pct. af mineralkilderne er kolde og deres vand er under 15 grader Celsius. Exporten af mineralvand tiltager stadig og udgjorde i 1899 17 millioner kg. mod næsten 13.8 millioner kg. i 1898.

Stenbrud („carrières“) drives i omtrent alle departementer i betydelig maalestok. De vigtigste forekomststeder for blødsten, egnet for tilhugning, ligger i departementerne Oise, Gironde, Meuse, Charente og for haard sten, egnet for tilhugning i Seine-et-Marne, Meuse, Vienne, Ain og Rhône. Møllestenene findes især i Seine-et-Oise og slibestene i Ariège og Hérault. Almindelig bygningssten forekommer næsten overalt, men særlig i Saône-et-Loire, Haute Saône og Bouches-du-Rhône. Kalkindustrien drives fornemmelig i departementerne Nord, Seine-et-Oise, Pas-de-Calais og Somme; de vigtigste tilvirkningssteder for hydraulisk kalk ligger i departementerne Ardèche, Isère, Ain og Meurthe-et-Moselle, for cement i Pas-de-Calais, Isère og Bouches-du-Rhône og for gips i Seine-et-Oise, Seine og Seine-et-Marne. Skifer ekstraheres i de største kvantiteter i Maine-et-Loire, Ardennes og Mayenne og ler til benyttelse for fabrikation af teglsten i Nord, Pas-de-Calais og Seine. Fosfatindustrien, der i de senere aar har fundet et stort afsætningsfelt i det franske agerbrug, drives hovedsagelig i Somme, Pas-de-Calais og Aisne. Sten for gadebrolægning leveres i de største kvantiteter af departementerne Seine-et-Oise, Var, Pas-de-Calais, Voges og Charente. Heller og fortøugsstene hidrører for størstedelen fra Ille-et-Vilaine og Puy-de-Dôme.

Der var i 1898 ialt i virksomhed 38 500 „carrières“, hvoraf 3 500 under jorden og 35 000 over jorden.

Af marmor importeredes i 1899 for følgende værdier: Hvid marmor for billedhuggerarbejder for 70 000 francs, af andre slags ubearbejdet eller finhugget marmor for 3 352 000 francs, af saget marmor for 92 000 francs, af hugget poleret marmor for 236 000 francs og af marmorfliser for 58 000 francs. Næsten al marmor er i statistiken for 1898 opført som importeret fra Belgien og Italien.

Af øvrige stensorter indførtes i 1899 for følgende værdier: Bearbejdet sten for over tre millioner francs, gadesten for 1 800 000 francs, ubearbejdet bygningssten for 1½ mill. francs, knust sten for stensætning af veie for 2½ mill. francs, slibestene for 365 000 francs og bryner for en halv mill. francs, skifer

for 230 000 francs og af kalk for 3 mill. francs. I statistiken for 1898 er Belgien opført som hovedimportland for bearbejdet sten og for sten til stensætning af veie samt for kalk og cement, Belgien og Tyskland for ubearbejdet bygningsten, Italien og England for skifer og Tyskland for slibestene og Tyrkiet, Italien og Norge for bryner.

Af sten og jordarter for industrien exporteredes i 1899 for 7 190 000 francs og af almindelig bygningssten, skifer, teglsten, gibs og kalk etc. for 25 718 000 francs.

I kulminerne beskæftigedes i 1898 148 626 personer, i de øvrige gruber 13 475 personer og i stenbruddene samt malmbruddene under aaben himmel 132 261 personer eller ialt 294 362 personer, hvoraf 128 814 arbejdede under jorden og 165 548 over jorden.

Af de metallurgiske anlæg er de, der tilvirker rujern, jern og staal, uden sammenligning de vigtigste.

Frankriges rujernsproduktion stillede sig i de to sidst forløbne aar saaledes:

	1898.	1899.
	Tusinde tons.	Tusinde tons.
Koksjern	2 506	2 542
Trækulsjern	7	14
Blandet	12	11
Tilsammen	2 525	2 567

Man ser saaledes, at rujernsindustrien har holdt sig omtrent stationær i afvigte aar. Af den samlede produktion i 1898 og 1899 var henholdsvis 2 018 og 2 058 tusinde tons raffineret rujern („fonte d'affinage“).

Gjennemsnitsprisen for raffineret rujern er for 1898 beregnet til fr. 61.05 og fr. 111.90, eftersom koks eller trækul var benyttet ved tilvirkningen. Værdien af den hele rujernsproduktion androg i 1898 til 159.3 mill. francs, hvoraf 157.5 mill. francs falder paa koksjern, 1 mill. francs paa trækulsjern og 0.8 mill. francs paa blandet jern.

Departementet Meurthe-et-Moselle tilvirker den største del af Frankriges rujern, idet det i de to sidste aar producerede over $1\frac{1}{2}$ mill. tons; derefter kommer departementet Nord med henved 300 000 tons.

Der var i 1898 i drift 59 jernverk og 111 masovne, hvoraf 101 benyttede koks, 7 trækul og 3 en blanding af koks og trækul; 11 400 arbejdere var syselsat med tilvirkning af rujern.

Der var i 1898 i virksomhed 115 staalverk, hvoraf 47 transformererede til handelsstaal de i andre staalverk tilvirkede staalbarrer. Disse staalverk omfattede 40 bessemerovne, 85 Siemens-Martinovne, 35 ovne for pudling og rensning, 39 ovne for cementering, 53 ovne for tilvirkning af digelstaal. Ved de

franske staaalverk beskjæftigedes i 1898 ialt 34 900 arbejdere. Ogsaa i denne industrigren indtager departementerne Meurthe-et-Moselle og Nord den første plads, derefter kommer departementet Saône-et-Loire, der i 1898 producerede henholdsvis 263 000, 233 000 og 112 000 tons.

Nedenstaaende opgave angiver værdien af totalindførselen til Frankrige i „commerce spécial“ af varer, af hvilke export ogsaa finder sted fra de forenede riger.

	1899.	1898.	1897.
	Francs.	Francs.	Francs.
Korn (umalet og som mel)	155 852 000	632 021 000	247 441 000
Øl	9 062 000	8 716 000	8 970 000
Melasse eller sirup	33 000	166 000	1 410 000
Kreaturer	32 835 000	40 786 000	41 104 000
Levende vildt, fjærkræ m. m.	7 185 000	6 689 000	5 920 000
Kjød, ferskt og konserveret	44 121 000	32 307 000	26 220 000
Fedevarer, deri ogsaa iberegnet nargarin	22 830 000	24 665 000	26 076 000
Torsk og andre fiskeprodukter	48 169 000	49 156 000	45 873 000
Øst og smør	46 370 000	46 648 000	41 849 000
Huder og skind, ubearbejdede	122 035 000	129 710 000	116 499 000
Filler og træmasse	33 984 000	33 083 000	29 523 000
Gjødningsstoffer	4 966 000	5 859 000	4 287 000
Foder, høg, halm og klid	20 714 000	15 872 000	27 887 000
Hvalbarder m. m.	12 957 000	11 921 000	13 394 000
Sædekorn	9 524 000	11 515 000	10 201 000
Bygningsvirke	112 367 000	115 305 000	120 585 000
Tøndestav	23 102 000	20 914 000	22 203 000
Marmor	3 800 000	3 609 000	3 685 000
Sten og jordarter for industrien	17 555 000	13 929 000	13 379 000
Malm af alle slags	78 745 000	70 772 000	62 661 000
Rujern	7 439 000	4 990 000	4 722 000
Stangjern og staa	13 302 000	9 709 000	9 774 000
Kobber	82 872 000	74 990 000	71 877 000
Bly	26 551 000	29 224 000	33 309 000
Nikkel	2 073 000	2 625 000	2 377 000
Kemikalier i almindelighed	70 694 000	69 535 000	69 341 000
Pottemagerarbejde og fajance	21 958 000	18 210 000	19 728 000
Glas og krystal	16 037 000	14 691 000	14 935 000
Papir, pap m. m.	28 888 000	26 262 000	24 963 000
Maskiner og maskindele	102 465 000	77 655 000	67 633 000
Knivsager	381 000	375 000	339 000
Verktøi og metalarbejder	32 189 000	26 198 000	26 923 000
Møbler og arbejder i træ	10 046 000	9 423 000	8 951 000

Angaaende indførselen fra de forenede riger til Frankrige i sin helhed foreligger der for tiden som vanligt specificeret opgave blot for havre og saget bygningsvirke af visse dimensioner.

Af u m a l e t h a v r e importeredes i „commerce spécial“ :

	1899.	1898.	1897.
Fra Sverige decitons	2	154 484	3 945
„ Belgien ”	1 820	13 817	10 770
„ Rusland ”	221 765	474 316	322 484
„ Tyskland ”	828	19 167	20 199
„ Italien ”	183	212	230
„ Tyrkiet ”	61 874	169 067	182 819
„ Alger ”	352 089	522 477	273 665
„ Tunis ”	25 665	59 848	33 919
„ andre lande ”	507 679	1 646 978	1 136 237
Ialt decitons	1 171 905	3 100 366	1 984 268

Paa grund af den gode havrehøst i 1898 blev der i 1899 importeret langt mindre af denne artikel end i de to nærmest foregaaende aar. Denne nedgang i indførselen rammede alle lande, der forsyner Frankrige med havre. Frankrige henter især sin havre fra Alger, Rusland, Tyrkiet og Sverige samt de forenede stater, fra hvilket land der i 1898 kom over en million decitons. Fra Nordamerika indføres blot saakaldet „mixed oats“ og „clipped oats“, der i regelen er billigere end sorthavre og hovedsagelig sælges til de store administrationer; privatfolk foretrækker imidlertid sorthavre. Aarsagen til, at man ifjor importerede saa lidet af denne slags havre fra Sverige og andre steder, er at tilskrive den særdeles gode høst i Frankrige i 1898 af saavel sorthavre som hvidhavre. Algerhavren er rødagtig og indføres for størstedelen til Sydfrankrige. Af sorthavre foretrækker man her i landet den svenske, norske og hollandske, men høiest sætter man den saakaldte Göteborgshavre, der betales lidt mere end de øvrige sorter. Indeværende aars havrehøst formenes at ville give underskud; men man ved endnu ikke i hvilken grad; det ansees dog for sandsynligt, at importen af havre til Nordfrankrige vil blive større end i 1899. Man vil iaar faa behov for sorthavre, som maa importeres fra Sverige, Norge, Irland eller Holland. Den sorthavre, der for tiden sælges, er af landets egen høst fra forrige aar.

Da der undertiden er importeret h ø fra de nordiske lande, kan i denne forbindelse nævnes, at indeværende aars høhøst ikke har givet tilfredsstillende udbytte, og at det, — efter hvad der opgives, — vil blive nødvendigt at importere h ø fra udlandet.

Hvad t r æ l a s t angaar, foreligger der for 1899 blot opgave over importen af saget bygningsvirke af nedenstaaende dimensioner, der i sin helhed stillede sig saaledes i „commerce spécial“:

S a g e t v i r k e a f e n t y k k e l s e a f o v e r 35 mm. a f a n d e t s l a g s e n d e g o g v a l n ø d.

	1899.	1898.	1897.
Fra Sverige tons	326 945	292 876	337 435
„ Norge ”	35 010	55 163	53 247
Overføres tons	361 955	348 039	390 682

	Overført tons	361 955	348 039	390 682
Fra Belgien	”	265	168	319
” Rusland	”	181 086	199 433	229 667
” Tyskland	”	986	1 410	1 123
” Schweiz	”	973	820	1 813
” andre lande	”	46 229	87 906	60 377
Tilsammen tons		591 476	637 776	683 981

imod i 1896 . . .	tons	639 477
1895 . . .	”	559 967
1894 . . .	”	581 849
1893 . . .	”	544 605
1892 . . .	”	417 219

Saget virke af en tykkelse af 35 mm. og derunder af andet slags end eg og valnød:

		1899.	1898.	1897.
Fra	Sverige tons	187 585	180 212	204 397
"	Norge "	4 335	8 017	9 001
"	Belgien "	351	482	683
"	Rusland "	102 424	112 269	118 726
"	Tyskland "	1 235	1 218	2 462
"	Schweiz "	3 058	2 347	2 689
"	andre lande "	81 032	77 446	64 913
Tilsammen tons		380 020	381 991	402 871

imod i 1896 . . .	tons	401 549
1895 . . .	”	378 582
1894 . . .	”	377 374
1893 . . .	”	320 393
1892 . . .	”	200 768

Af andet bygningsvirke af gran og furu var importen som følger i „commerce spécial“:

Rundtømmer.

1897	tons	59 529
1898	”	58 331
1899	”	43 631

Af de i 1898 indførte kvanta rundtømmer kom 22 990 tons fra Rusland og 16 943 tons fra Schweiz; resten kom fra forskellige lande, deriblandt 1 151 tons fra Sverige; der er derimod ikke optaget nogen import fra Norge.

Firhugget virke:

	1899.	1898.	1897.
Jernbanesviller tons	6	—	2 444
Andet firhugget virke „	133 608	122 889	118 887
Ialt tons	133 614	122 889	121 331

I 1898 fordelte importen af firhugget virke sig saaledes paa de forskellige lande:

Fra Sverige	tons	25 774
„ Norge	„	2 256
„ de forenede stater	„	53 145
„ Østerrige	„	13 686
„ Rusland	„	12 566
„ Tyskland	„	7 890
„ Australien	„	2 616
„ andre lande	„	4 956

Ialt tons 122 889

Mængden og værdien af Frankriges samlede import af bygningsvirke udgjorde i de ti sidste aar i „commerce spécial“:

1890	1 091 737	tons til en værdi af	80 022 000	francs
1891	1 712 688	„ — „ —	„ 160 038 000	„
1892	866 076	„ — „ —	„ 73 198 000	„
1893	1 082 727	„ — „ —	„ 91 261 000	„
1894	1 182 548	„ — „ —	„ 99 937 000	„
1895	1 136 006	„ — „ —	„ 96 188 000	„
1896	1 255 377	„ — „ —	„ 111 185 000	„
1897	1 321 373	„ — „ —	„ 120 585 000	„
1898	1 257 406	„ — „ —	„ 115 305 000	„
1899	1 213 646	„ — „ —	„ 112 367 000	„

Totalimporten af bygningsvirke er saaledes gaaet noget ned i de to sidste aar i forhold til 1897, hvilket aar udviser den største indførsel i løbet af de ti sidste aar med undtagelse af 1891, der gik lige forud for den nye toldtarifs ikrafttræden. I sammenligning med 1898 har den samlede import af saget virke under 35 mm. holdt sig omtrent stationær, idet importen fra Sverige og andre lande er tiltaget og fra Norge og Rusland aftaget. Indførselen af virke af over 35 mm. er derimod gaaet ned. Denne nedgang falder paa Norge, Rusland og andre lande; importen fra Sverige er derimod steget adskilligt. Hvad betræffer indførselen fra Norge, der i 1897 og 1898 var steget betydeligt, saa er den i 1899 atter gaaet ned til det niveau, hvorpaa den befandt sig i de foregaaende aar. Af den under betegnelsen „andre lande“ opførte importmængde falder de største kvanta paa Kanada, de forenede stater og Østerrige.

Paa grund af prisbilligheden indførtes der i 1898 ganske meget spruce fra Kanada for at erstatte det nordiske granvirke; men i afvigte aar skal der

være kommet lidt trælast fra Kanada til Nordfrankrige, da spruceen har været gjenstand for livlig efterspørgsel paa andre markeder, fornemmelig England og Nordamerika. Spruceen, der konkurrerer med de simple sorter nordisk gran, skal overhovedet ikke kunne importeres til Frankrige i nogen større mængde, medmindre den kan kjøbes 25 à 30 francs pr. standard billigere end svensk last. Pitchpine anvendes i Frankrige især til møbler og spor- og jernbanevogne.

Man antager derfor, at importen af disse to træsorter altid vil komme til at blive begrænset. Af den russiske last skattes her i landet Kronstadtslasten høiest; Rigalasten, der, hvad selve træet angaar, vistnok er af god kvalitet, ankommer, efter hvad der opgives, til Nordfrankrige i en mindre tilfredsstillende tilstand, hvad sagning og udseende angaar. Den østerrikske last gaar til middelshavslandene. I Sydfrankrige indføres meget bord, medens Nordfrankrige især kjøber planker og battens, der efter at være skaaret i sagbrugene i havnene sælges til indlandet. Antallet af de store sagbrug og høvlerier, der især findes i kystbyerne, skal have tiltaget betydelig efter indførelsen af den nuværende toldtarif; ligeledes opsætter man i det indre af landet stadig mindre sage for at kunne producere hurtigere og billigere.

I de franske skogdistrikter, navnlig Jura og Vogeserne, skal der i de sidste ti aar være anlagt flere sagbrug og høvlerier til forædling af den indenlandske last, der i de to nævnte distrikter bestaar af gran og furu og i Landes af furu. I skogene i Jura og Vogeserne findes der i modsætning til i Landes træ af meget store dimensioner. Den franske trælast, der i kvalitet staar under det nordiske virke, konkurrerer derfor med de simple sorter nordisk trælast.

Det i tidligere aarsberetninger omhandlede sagbrug, der af et svensk firma var anlagt i Calais efter nordisk mønster, har indstillet sin drift.

Trælastimporten til Frankrige foregik i afvigte aar under meget gunstige vilkaar for importørerne, og man fulgte med lethed stigningen i priserne ved aarets slutning. Der var god afsætning paa landets eget marked. I begyndelsen af indeværende aar opgives der at være konsumeret meget trælast her i landet; blandt trælastimportører i Nordfrankrige synes dog den opfatning at gjøre sig gjældende, at importen af nordisk last vil komme til at gaa ned noget, da de høje priser paa bygningsmaterialier i nogen grad vil formindske bygningsvirksomheden, og det indenlandske og østerrikske virke paa grund af de lavere priser vil blive benyttet i større maalestok. Endvidere vil Paris og omegn komme til at konsumere den trælast, der har fundet en provisorisk anvendelse ved verdensudstillingen, der har været en betydelig støtte for trælastimporten. Endelig er der, siges det, som en følge af de høje trælastpriser grund til at vise forsigtighed ved dannelsen af lagrene.

Importen af nordisk minetømmer foregaar i en vis udstrækning over Calais. Aarsagen til, at importen af minetømmer til Nordfrankrige er aftaget i 1899, maa ifølge meddelelse fra vicekonsulen i nævnte havn, tilskrives prisernes stigning og den livlige efterspørgsel fra England. Da man i Frankrige, i modsætning til de engelske minetømmerimportører, næsten ikke kjøber andet end cif. og virke til bestemte dimensioner, saa har sælgerne i Norden indtaget en reserveret holdning ligeoverfor de franske minetømmerimportører. De franske grubeeiere afslutter i maanederne september og oktober kontrakter med mellemmænd om leverance for hele det følgende aar. De sidstnævnte maa derefter paa sin side skaffe sig det omkontraherede virke. Hidtil skal dette

ogsaa have lykkedes dem; men siden forrige aar, da der har været mangel paa nordisk virke paa det franske marked, skal nogle af dem have lidt store tab. Som en følge deraf turde der efter vicekonsulens formening maaske komme til at indtræde en forandring i den maade, hvorpaa disse kontrakter afsluttes. De nordiske exportørers afventende holdning i de sidste aar har efter hans mening virket heldig paa minetømmermarkedets stilling.

Frankriges udførsel af minetømmer er betydelig. Af uforarbejdede stager og stører, hvorunder gaar minetømmer, udførtes der i 1899 823 695 tons imod 588 980 tons i 1898. Den aller største del af det exporterede franske minetømmer gaar til England og en mindre del til Belgien.

Efter hvad man har oplyst, skal der imidlertid være udsigt til, at afvirkningen af minetømmer i de franske skoge ikke længe kan drives i den samme maalestok, som hidtil har været tilfældet, uden at formindske deres produktionsevne.

Af træmassekub indførtes 134 400 tons i 1899 imod 131 663 tons i 1898, 129 164 tons i 1897 og 124 173 tons i 1896. Som heraf fremgaar, tiltager importen af denne artikel jævnt.

I 1898 fordelte importen af træmassekub sig saaledes:

Fra Sverige	3 360 tons
„ Norge	13 256 „
„ Rusland	76 903 „
„ Tyskland	31 525 „
„ andre lande	6 619 „

Ialt 131 663 tons

Priserne paa træmassekub varierede, oplyser vicekonsulen i Calais, fra 1892 til 1899 fra 14 francs til 14½ francs pr. kubikmeter ved leverance i papirfabrikerne, hvilket modsvarer en cifpris i franske søhavne af 12 francs pr. kubikmeter.

Flere større kontrakter fra 1893 og 1894 udløb ved udgangen af 1899, og de franske papirfabriker havde i de første maaneder af indeværende aar vanskeligt for at afslutte nye kontrakter for leverance for ét à to aar med en prisforhøjelse af 30 pct. i forhold til de forrige priser. De i de første maaneder af dette aar indgaaede kontrakter afsluttedes til en pris af 17 à 18 francs pr. kubikmeter ved leverance i papirfabrikerne eller 15 à 16 francs pr. kubikmeter cif. i franske søhavne.

Dersom fragterne kommer til at holde sig paa det nuværende høje niveau mener mange franske papirfabrikanter, at det vil komme til at lønne sig bedre for dem at købe træmasse paa produktionsstederne end at importere træmassekub. Man kan ikke helt ud erstatte det udenlandske raastof med indenlandsk virke. Det har nemlig vist sig under anstillede forsøg, at indenlandsk trævirke ikke kan benyttes alene, ialfald ikke for tilvirkning af avispapir; der skal behøves mindst to tredjedele nordisk virke for at give massen den fornødne konsistens.

I det store og hele taget vilde det vel ogsaa være en vinding for Sverige og Norge, om exporten af træmassekub blev afløst af export af træmasse, thi den med raastoffets tilvirkning til halvfabrikat forbundne arbejdsfortjeneste vilde derved komme vore lande tilgode.

Vicekonsulen fremholder ogsaa, at de nordiske afskibere for at undgaa at betale skadeserstatning bør lade træmassekubben vel afbarke og afholde sig fra at blande forskellige træsorter ved skibning til Frankrige. De bør specielt undgaa at blande aspetræ i sine træmassekubforsendelser, thi derved risikerer de ikke blot, at papirfabrikanterne refuserer varen, men de udsætter sig ogsaa for betydelige mulfter ved i toldangivelsen at opføre træmassekub, der er opblandet med asp, som harpixholdigt træ, idet det franske toldvæsen i den senere tid har gjort denne sag til gjenstand for indgaaende undersøgelser.

Af andre trævarer udgjorde importen til Frankrige i de tre sidst forløbne aar i „commerce spécial“.

	1899.	1898.	1897.
Træ til brolægning	0.8 tons	14 tons	7 tons
Tøndestav af andre træsorter			
end eg	1 758 „	1 560 „	1 989 „
Lægter	2 640 „	2 971 „	2 963 „
Tøndebaand og stører, forarbejdede	1 885 „	1 906 „	1 784 „
Stager og stører, uforarbejdede	49 671 „	72 446 „	53 940 „
Vedtrær og ved i bundter . .	23 500 „	30 064 „	34 166 „
Trækul	5 500 „	5 527 „	6 342 „
Træuld	1 413 „	1 654 „	2 809 „
Andet træ	1 122 „	546 „	464 „

Af alle disse træsorter er importen aftaget, naar undtages tøndestav og gruppen andet træ.

Af tøndestav af eg indførtes i 1899 127 274 tons. Det er især Østerrige og tildels de forenede stater, der forsyner Frankrige med denne vare; af tøndestav af andre træsorter kom den allerstørste del fra Østerrige. Der er ikke optaget nogen import fra Norge og Sverige af denne artikel i den franske toldstatistik; men der indførtes dog mindre kvanta deraf fra vore lande over Boulogne-sur-Mer, hvor de ifølge oplysning fra vor vicekonsul fortoldes som saget virke af en vis tykkelse. Det er især Tyskland, Belgien og Schweiz, der sælger brændeved til Frankrige. Lægter importeres fra forskellige lande, i statistiken for 1898 er de største kvanta opført som ankomne fra Schweiz, Belgien og Rusland; Norge deltog i nævnte aar i importen af denne vare med 224 tons. Træulden indføres næsten udelukkende fra Belgien og trækul fra Belgien, Spanien og Italien.

Værdien af den til Frankrige fra de vigtigste produktionslande importerede trælast („bois commun“) stillede sig som følger i „commerce spécial“:

	1898.	1897.
Fra Sverige	45 684 000 francs	52 441 000 francs
„ Norge	6 151 000 „	6 177 000 „

	1898.		1897.
Fra Rusland	36 890 000 francs		38 765 000 francs
„ Østerrige	23 616 000 „		22 977 000 „
„ de forenede stater .	14 445 000 „		12 141 000 „
„ Kanada	5 408 000 „		3 703 000 „
„ Tyskland	3 292 000 „		4 300 000 „
„ Schweiz	1 777 000 „		1 467 000 „
„ Italien	1 595 000 „		1 666 000 „
„ Rumænien	361 000 „		1 083 000 „

Af disse tal fremgaar, at det især er Sverige og Rusland, som ved siden af Østerrige og de forenede stater forsyner Frankrige med trælast.

I forbindelse hermed kan anføres, at værdien af den fra Frankrige i „commerce spécial“ exporterede trælast i 1899 gik op til 45 362 000 francs imod 35 308 000 francs i 1898 og 50 161 000 francs i 1897, hvoraf ikke mindre end henholdsvis 24 710 000, 17 669 000 og 30 390 000 francs falder paa uforarbejdede stager og stører, hvorunder gaar minetømmer. Af de i 1898 exporterede 588 980 tons af denne varegruppe gik 496 908 tons til England og 87 908 tons til Belgien.

Nedenstaaende opgave angiver indførselen til Frankrige af træmasse fra de forakkjellige lande i „commerce spécial“:

Mekanisk masse:

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Fra Sverige	14 643	19 809	21 796	26 452	26 197
„ Norge	63 703	56 520	44 538	37 548	54 288
„ Rusland	1 812	1 966	—	1 930	1 765
„ Tyskland	6 593	6 481	4 442	4 286	4 961
„ Belgien	3 166	1 141	1 050	387	607
„ Schweiz	2 794	3 246	2 016	2 511	1 423
„ England	—	—	552	922	1 666
„ andre lande . . .	115	41	334	48	1 642
Ialt	92 826	89 204	74 738	74 084	92 549

Kemisk masse:

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Fra Sverige	1 373	2 221	5 583	4 896	4 720
„ Norge	1 449	4 560	8 184	7 904	7 199
„ Tyskland	10 275	12 292	11 179	12 793	12 858
„ Østerrige	7 926	10 042	8 451	7 499	8 464
Overføres	21 023	29 115	33 397	33 092	33 241

	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Overført	21 023	29 115	33 397	33 092	33 241
Fra Belgien	4 504	3 815	4 386	4 246	2 803
„ Schweiz	4 141	2 380	2 749	3 373	2 987
„ de forenede stater	—	106	263	—	625
„ Holland	—	—	—	115	421
„ England	—	379	253	37	62
„ Danmark	—	—	153	50	—
„ Italien	—	—	—	—	18
„ andre lande . . .	374	53	134	774	—
Ialt	30 042	35 848	41 335	41 687	40 157

I 1899 udgjorde totalimporten af mekanisk masse 83 663 tons og af kemisk masse 46 243 tons.

Ved granskning af ovenstaaende zifre vil sees, at, medens indførselen af mekanisk masse i de seks sidste aar har været gjenstand for sterke oscillationer, er importen af kemisk masse i dette tidsrum tiltaget med over 53 pct. De lande, hvorfra Frankrige henter størstedelen af den mekaniske masse, er Sverige og fremforalt Norge, der i det tidsrum, som denne opgave omfatter, har leveret fra halvdelen til over to tredjedele af Frankriges hele tilførsel af denne vare. Den norske import har imidlertid været underkastet sterke fluktuationer, medens den svenske stadig er gaaet fremad. De største kvanta kemisk masse importeres fra Østerrige, Norge og fornemmelig Tyskland; dernæst i betydning kommer Sverige, Belgien og Schweiz. Saavel den norske som den svenske import har for den kemiske masses vedkommende gjort store fremskridt, idet den er vokset fra respektive 1 449 og 1 373 tons i 1894 til 7 199 og 4 720 tons i 1898. Vore vigtigste konkurrenter, Tyskland og Østerrige, kan vistnok ogsaa opvise stigning; men denne er langt mindre. Importen af kemisk masse fra Belgien og Schweiz, der i 1893 var omtrent tredobbelt saa stor som Sveriges og Norges, er gaaet meget tilbage.

I de fem næstsidste aar udviser 1898 den største import fra Kanada og de forenede stater, nemlig 1 605 tons mekanisk masse fra Kanada og 625 tons kemisk masse fra de forenede stater; den saa meget frygtede konkurrence fra disse lande har saaledes ikke i dette tidsrum gjort sig gjældende paa det franske træmassemarked i nogen bemærkningsværdig grad. Priserne paa mekanisk masse var i løbet af vaaren og sommeren 1899 trykkede og opgives at have varieret mellem 10 og 11 francs cif. Rouen og kanalhavne og endog at have understøttet 10 francs. Der indtraadte imidlertid mere liv paa markedet, og importørerne kontraherede større partier. Høsten bragte større fasthed, og priserne gik i december op til 12 og 13 francs. Priserne paa kemisk masse var ligeledes trykkede, og de opgives at være noteret blot til 21 à 20 francs, ja endog lavere, — cif. Rouen og kanalhavne. De franske træmassefabrikers forøgede tilvirkning skal have bidraget til at formindske efterspørgselen og til at holde priserne nede, og den kemiske masse profiterede lidet af den prisstigning, som fandt sted udover høsten for mekanisk masse.

Hvad forarbejdede trævarer angaar, saa er der ikke, naar undtages høvlede gulvbord, indtraadt saa stor nedgang i importen deraf efter

indførelsen af den nuværende toldtarif, som man maaske kunde have ventet; men grunden hertil turde vel være, at denne sort varer ogsaa før blot var gjenstand for begrænset import. Værdien af totalindførselen af forarbejdede trævarer og møbler gik saaledes i „commerce spécial“ i 1899 op til 10 mill. francs imod 12.9 mill. francs i 1889.

Af de artikler inden denne varegruppe, der er gjenstand for den største indførsel fra Sverige og Norge, importeredes fra de forskjellige lande følgende kvantiteter i „commerce spécial“:

	1899.	1898.	1897.
Virke til tømmermandsarbejde	604 tons	246 tons	437 tons
Høvlede gulvbord	1 710 „	1 330 „	1 706 „
Døre og vinduer, paneler og snedkerarbejde	317 „	292 „	352 „
Smaa traadsneller	518 „	472 „	349 „

Det sidstforløbne aar udviser i sammenligning med 1898 nogen forøgelse for alle disse artikler; denne forøgelse turde imidlertid skyldes tilfældige omstændigheder. Af disse produkter kommer størstedelen af snellerne fra Rusland og af gulvbordene fra Tyskland og Østerrige, af dørene og vinduerne fra Belgien og af virket til tømmermandsarbejde fra Nordamerika, Schweiz og England. De fra de forenede riger i de sidste aar importerede kvanta af disse varer er ikke opført særskilt i den franske toldstatistik.

Nedenstaaende opgave angiver importen i de to sidste aar i „commerce spécial“ af de vigtigste jern- og staalvarer, hvoraf import ogsaa finder sted fra de forenede riger, navnlig Sverige:

	1898.	1899.
	Totalimport.	Deraf fra Sverige. Totalimport.
Rujern	decitons 660 221	75 583 1 010 918
Smeltestykker	„ 2 456	712 7 862
Trækulstangjern	„ 93 016	87 954 100 111
Koksstangjern	„ 14 909	2 955 19 970
Traadjern og traadstaal	„ 7 318	2 836 4 700
Baandjern og baandstaal	„ 3 368	543 5 947
Pladejern, valset eller hamret	„ 7 495	836 48 852
Staal i stænger	„ 18 720	8 060 34 456
Staal, fint for værktøi	„ 15 411	600 18 019
Staal i plader eller blade (hvide, valsede i kold tilstand)	„ 3 310	1 469 3 096
Staal i traade (blankt eller ikke)	„ 3 987	1 328 3 660
Jern- og staalskrab	„ 210 013	5 885 274 239

Der er ogsaa blevet importeret mindre kvantiteter af enkelte staal- og jernsorter fra Norge; men disse er ikke opført særskilt i den franske statistik.

Totalværdien af jern- og staalexporten fra Sverige i „Commerce spécial“ var i 1898 3 311 481 francs.

Af metalarbejder finder der kun liden import sted fra Sverige og Norge. Af denne importartikel maa i første række nævnes søm til skoning af dyr; men paa grund af den skarpe konkurrence med de billige indenlandske søm har den nordiske vare under de nuværende toldforhold trods sin ubestridte gode kvalitet ikke kunnet beholde sin gamle stilling paa det franske marked. De fleste udenlandske søm kommer imidlertid endnu fra Norge. Af de i 1898 indførte 1 007 967 kg. var saaledes 807 166 kg. norsk vare. I 1899 er den samlede sømimport steget til 1 049 000 kg. Af spiger importeredes der tidligere ikke saa smaa kvanta fra Sverige og Norge; i statistiken for 1898 er der imidlertid ikke angivet nogen indførsel fra vore lande. Derimod importeredes der i 1898 247 000 kg. jern- og staalrør fra Sverige og 21 000 kg. fra Norge; den hele import af denne artikel udgjorde i 1898 lidt over 2 mill. kg. og i 1899 omtrent 3½ mill. kg. Desuden kommer der endel fiskekroge fra Norge og Eskilstunavarer fra Sverige. Det synes imidlertid, som om man skulde kunne finde større afsætning af sidstnævnte vare; thi der importeredes i de to sidste aar 38 000 kg. knivsager, hvoraf i 1898 omtrent to tredjedele kom fra Tyskland og resten fornemmelig fra Nordamerika og England. Af værktøjer af jern og staal indførtes der i 1899 1 777 000 kg. imod 1 670 000 kg. i 1898, deraf mest fra Tyskland.

Under den blomstrende tilstand, hvori den franske industri for tiden befinder sig, og som følge af de store bestræbelser, man gjør for at hæve det franske agerbrug, har der i de sidste aar fundet sted en betydelig import af agerbrugsmaskiner og maskiner for industrien.

Af disse artikler indførtes der i de tre sidste aar i „commerce spécial“:

	1899.	1898.	1897.
	Kg.	Kg.	Kg.
Agerbrugsmaskiner	19 351 000	12 618 000	8 094 000
„Machines outils“	8 805 000	7 444 000	4 800 000

Importen af „machines outils“ foregaar især fra England, Tyskland og Nordamerika; af agerbrugsmaskiner kom i 1898 ikke mindre end 9 mill. kg. fra Amerika og 2½ mill. kg. fra England; der burde være opfordring for svenske og norske fabrikanter til at tage del i denne betydelige import. Da de amerikanske og engelske firmaers artikler imidlertid nu er godt kjendt paa markedet, saa maatte de nordiske exportører i tilfælde formentlig være forberedt paa ikke lidet arbejde og anstrengelse for at kunne optage konkurrencen med amerikanerne og engelskmændene. Særlig synes det, som om man med tiden maatte kunne finde ikke saa liden afsætning i Nordfrankrige for meieriredskaber. Man benytter endnu forholdsvis ikke meget mekaniske hjælpemidler i den franske meieridrift; men man kan dog spore ikke saa liden fremgang i denne retning; man anvender saaledes nu, særlig i departementet Manche, separatorer af svensk, dansk og fransk tilvirkning. Det er især aktiemeieri-

erne, hvoraf der forresten til dato ikke findes særdeles mange, der anvender moderne redskaber og maskiner til melkens og smørets behandling.

Af dynamoer for elektricitetsverker importeredes der i 1899 2 403 000 kg. imod 1 496 000 kg. i 1898, hvoraf halvparten kom fra Schweiz og resten fra Østerrige og Belgien. Med den betydelige udbredelse, som de elektriske sporveie og den elektriske belysning har faaet i de sidste aar, kommer Frankrige formentlig til at trænge til en hel del maskiner og apparater for elektriske anlæg; men det er et spørgsmaal, om dette i nogen større grad vil komme udlandet tilgode, idet man her i landet har anlagt fabriker for tilvirkning af elektriske maskiner og apparater. Her i Havre er der saaledes anlagt en stor fabrik tildels med amerikansk kapital og med amerikanske ingeniører som foretagendets ledere.

Af lokomobiler, lokomotiver og jernbane- og sporvogne stillede indførselen sig som følger:

I „commerce spécial“ o: til forbrug inden landet:

	1899.	1898.	1897.
Lokomobiler tons	1 023	648	491
Lokomotiver og damp-			
maskiner „	1 319	736	614
Jernbanevogne „	603	263	356
Sporvogne „	611	147	180

I „commerce général“ o: indbefattet oplags- og transitvarer:

	1899.	1898.	1897.
Jernbanevogne tons	12 506	3 706	3 517
Sporvogne „	632	1 784	184

For lokomobilers og lokomotivers vedkommende var importen i „commerce général“ kun ubetydelig større end i „commerce spécial“.

Importen af jernbane- og sporvogne samt lokomotiver fandt i 1898 sted næsten udelukkende fra Belgien og af lokomobiler væsentlig fra England. I indeværende aar skal der ogsaa være gjort bestillinger af rullende jernbanemateriel i de forenede stater og Østerrige. I denne forbindelse kan tilføies, at det fra forskellige kanter er fremhævet, at enkelte af de franske jernbaneselskaber ikke har tilstrækkeligt materiel, hvorfor der turde være udsigt til ikke liden efterspørgsel efter disse artikler i nogen tid.

Exporten af jernbanevogne i „commerce général“ gik i 1899 op til 12 930 tons mod 5 728 tons i 1898; i 1898 fandt den betydeligste export sted til Schweiz; til Algier, Tunis og de franske kolonier udførtes 1 498 tons. Af sporvogne exporteredes der i 1899 kun 172 tons.

Nedenstaaende opgave angiver værdien af totalindførselen til Frankrige i

„commerce spécial“ i de tre sidste aar af saadanne fiskeprodukter, der ogsaa er gjenstand for export fra de forenede riger, navnlig Norge:

	1899.	1898.	1897.
	Kg.	Kg.	Kg.
Torsk og klipfisk:			
a) fra det franske fiske	53 085 000	52 562 000	54 867 000
b) „ andre lande	34 000	36 000	32 000
Stokfisk	374 000	429 000	383 000
Sild, saltet eller røget	61 000	84 000	80 000
Anden saltet eller røget fisk	2 614 000	3 060 000	2 817 000
Fiskekonserver (undtagen sardiner)	518 000	687 000	583 000
Hummer	1 259 000	1 380 000	1 146 000
Hvaltran	986 000	1 251 000	926 000
Torsketran	3 421 000	3 535 000	2 874 000
Anden fisketran	1 592 000	1 628 000	1 676 000
Hval- og kaskelottran	11 200	6 900	10 500
Torske- og makrelrogn	6 447 000	5 283 000	2 257 000
Hvalbarder, ubearbejdede	147 000	138 000	136 000
Sælskind	33 400	16 000	13 500
Fiskelim	44 300	40 500	34 000

Af disse fiskevarer er hval- og kaskelottran, torske- og makrelrogn, ubearbejdede hvalbarder, sælskind og fiskelim indført i større kvantiteter i 1899 end i de to nærmest foregaaende aar. Paa den anden side er der indtraadt formindskelse i importen af alle de øvrige ovenfor nævnte produkter.

Da der endnu ikke foreligger specificeret opgave over importen af disse varegrupper for 1899, hidsættes følgende statistiske oplysninger for 1898. Af den i sidstnævnte aar indførte hvaltran kom 564 000 kg. fra Norge, 311 000 kg. fra England, 217 000 kg. fra Tyskland, 125 000 kg. fra de forenede stater og resten fra forskellige lande, især Holland. Af torsketran importeredes der i 1898 109 000 kg. fra Norge, 36 000 kg. fra Sverige, 902 000 kg. fra England, 950 000 kg. fra Holland, 1 420 000 kg. fra de franske fiskerier og mindre kvantiteter fra Belgien og andre lande. Af det under benævnelsen „anden fisketran“ opførte produkt indførtes 98 000 kg. fra Sverige, 30 000 kg. fra Norge, 995 000 kg. fra England og 425 000 kg. fra Japan. Af torske- og makrelrognen indførtes ikke mindre end 4 288 000 kg. fra Norge, dernæst kommer de franske fiskerier med 788 000 kg., de forenede stater med 113 000 kg. og Holland med 50 000 kg.; desuden indførtes der mindre kvanta fra England og andre lande. Af hvalbarder indførtes 67 167 kg. fra Norge, 25 366 kg. fra England, 37 151 kg. fra de forenede stater og 8 724 kg. fra andre lande og af sælskind 14 948 kg. fra Norge og 1 100 kg. fra andre lande. Af stokfisk importeredes 184 000 kg. fra Norge, 138 000 kg. fra Holland, 90 000 kg. fra Tyskland og resten fra forskellige andre lande og af fiskekonserver 19 000 kg. fra Norge, 431 000 kg. fra England og 87 000 kg. fra Italien samt ikke ubetydelige kvanta fra Spanien, Holland, Portugal etc. Af sild og anden saltet og røget fisk er der ikke opført nogen særskilt import fra de forenede riger; da de under benævnelsen

„andre lande“ anførte kvanta er forholdsvis smaa, saa maa importen fra vore lande i ethvert tilfælde have været af mindre betydning.

Den vigtigste importartikel til Frankrige af fiskeprodukter er for Norges vedkommende uden sammenligning ubearbejdede hvalbarder, hvoraf der i 1898 indførtes for 2 686 690 francs imod 4 200 930 francs i 1897; dernæst kommer torsk og makrelrogn og tran. For den svenske export af fiskeprodukter er det kun sildetran, der har nogen betydning.

Idet der med hensyn til fiskeprodukter forøvrigt henvises til forrige aarsberetning, hvor de er blevet gjort til gjenstand for udførlig behandling, hid sættes nogle statistiske data, der, endskjønt det franske klipfiskmarked er saa at sige stængt for den udenlandske konkurrence, maaske turde have nogen indirekte interesse for de norske klipfiskeeksportører.

Totalimporten til Frankrige af tørret og saltet torsk var i „commerce spécial“:

1887	53 208 000 kg.	1894	42 549 000 kg.
1888	45 928 000 „	1895	49 142 000 „
1889	43 467 000 „	1896	55 206 000 „
1890	42 982 000 „	1897	54 899 000 „
1891	37 097 000 „	1898	52 538 000 „
1892	37 288 000 „	1899	53 119 000 „
1893	42 016 000 „		

I ovennævnte tal er indbefattet saavel den fra de franske fiskerier hjembragte fangst som de fra fremmede lande importerede kvanta. Indførselen af torsk fra fremmede lande er imidlertid ganske uden betydning; i de tre sidste aar varierede den saaledes mellem 32 000 og 36 000 kg. og naaede i tidsrummet 1887—1899 sit største omfang i 1894 med 55 000 kg.

Den samlede franske klipfiskeexport, o: med eller uden tilstaaelse af exportpræmier, stillede sig i „commerce spécial“ som følger:

1887	18 158 000 kg.	1892	9 958 000 kg.
1888	15 663 000 „	1893	9 157 000 „
1889	14 836 000 „	1894	10 961 000 „
1890	12 658 000 „	1895	9 898 000 „
1891	11 377 000 „		

	1896.	1897.	1898.
Til Portugal kg.	198 729	170 547	198 090
„ Spanien „	6 855 443	7 272 188	6 330 339
„ Italien „	5 358 091	7 688 061	5 085 809

Overføres kg. 12 412 263 15 130 796 11 614 238

	Overført	kg. 12 412 263	15 130 796	11 614 238
Til Grækenland	”	808 387	1 925 051	1 357 605
” Tyrkiet	”	280 124	131 189	133 787
” andre fremmede lande	”	346 436	505 223	707 386
” Algier	”	1 454 219	1 464 178	1 414 137
” Réunion	”	959 904	779 859	838 441
” Martinique	”	1 429 349	1 665 614	1 275 543
” Guadeloupe	”	764 670	677 233	509 274
” fransk Guyana	”	114 392	148 201	152 983
” andre franske kolonier	”	128 453	146 314	176 705
Ialt kg.		18 698 197	22 573 658	18 180 099

For klipfiskexportens fordeling paa de forskjellige lande i 1899 foreligger endnu kun følgende opgave:

Til Spanien	9 196 700 kg.
” Italien	5 200 400 ”
” Algier	1 196 500 ”
” andre lande	4 537 900 ”
Ialt 20 131 500 kg.	

Den franske klipfiskexport, der i slutningen af ottiaarene og i begyndelsen af nitiaarene gik ned fra aar til andet, har i de fire sidste aar udvist høje zifre og naaede sit maximum i 1897 med over 22½ mill. kg. Ved siden af de franske kolonier er Spanien og Italien de to vigtigste markeder for den franske klipfisk. Spanien er som bekjendt det land, der kjøber mest af den norske klipfisk. Som af ovenstaaende opgave fremgaar, exporteres der imidlertid kun mindre kvanta til Portugal, der ogsaa danner et vigtigt marked for den norske klipfisk. Den franske klipfiskexport til Italien naaede sit kulminationspunkt i 1897 med over 7½ mill. kg. og til Spanien allerede i 1886 med lidt over 10 mill. kg. Exporten til Spanien, der siden gik ned lige til 1.8 mill. kg. i 1893, er i de fire sidste aar og navnlig i 1899 atter steget betydeligt.

Af is importeredes til Frankrige i sin helhed i „commerce spécial“ 63 081 tons i 1897, 45 716 tons i 1898 og 65 869 tons i 1899. Af den i 1898 indførte kvantitet kom 29 567 tons fra Norge og 11 928 tons fra Schweiz, og i 1897 kom ikke mindre end 55 915 tons fra Norge og blot 5 064 tons fra Schweiz. Norge er saaledes det land, der hovedsagelig forsyner Frankrige med is. Da vinteren var meget mild, blev der i afvigte aar omtrent ikke indsamlet nogen is. Den importerede is finder hovedsagelig anvendelse ved konservering af fersk fisk. Da den naturlige is ikke, som tilfældet er med den kunstige, berører fisken dens vakre udseende, saa foretrækker fiskerne naturisen, naar denne sælges til rimelige priser.

Saa vel konsumen af kunstig som af naturlig is er tiltaget i Frankrige; de franske isfabriker skal alligevel paa flere steder mangle tilstrækkelig afsætning.

Paa initiativ af en sydfransk isfabrik indgik man i forrige aar til regjeringen med begjæring om fremsættelse af forslag om told paa udenlandsk is; men dette andragende blev ikke imødekommet fra regjeringens side.

Med hensyn til artikler, der er indført til Havre fra Norge, hidsættes en af det herværende toldkammer meddelt opgave for de to sidst forløbne aar, der ogsaa omfatter transit og oplagsvarer („commerce général“):

Indførsel fra Norge til Havre:

	1898.	1899.
Saltet svinekjød kg.	2 340	11
„ oksekjød	540	—
Vildt	83	89
Kjødkonserver	1 695	226
Huder, uberedede	26 899	69 254
Margarin	8 541	6 151
Kondenseret melk	—	2 375
Ost	—	31
Smør, saltet	2 260	—
Fiskekonserver	7 848	4 834
Torsk, saltet eller røget	—	84
Stokfisk	598	200
Sild, saltet eller røget	1 005	852
Hvaltran	427 521	219 420
Torsketran	1 336	4 430
Tran af andet slags	1 994	—
Hvalbarder	66 152	47 500
Sælskind	9 000	21 500
Gryn	490	9
Grønsager, tørrede	360	15
Bygningsvirke, rundt, ubearbejdet, firhugget eller saget af 80 mm. eller derover	588 000	2 496 000
Do saget fra 80 mm. til 35 mm.	2 801 000	1 286 000
Do. saget af 35 mm. eller derunder	463 000	94 000
Tømmermands- og vognfabrikantarbejde	1 099	—
Trælister	60 642	54 942
Stager og stører, utilhugne	148 583	41 675
Hamp	1 000	1 604
Tougverk, gammelt	500	1 000
Phormium tenax og planteteger	2 000	—
Brynesten, uslebet	—	4 739
Do., slebet	—	543
Øl	418	245
Brændevin liter	—	277

Is	kg.	2 900 000	5 550 000
Fede oljer m. m.	”	701	881
Jernmalm	”	—	2 200
Andre malme	”	2 200	927
Staal, fint for værktøi	”	398	115
Aluminium	”	2 000	—
Fiskekroge	”	—	722
Maskindele	”	—	782
Fiskelim	”	603	902
Flasker, fyldte	”	197	—
Tougverk	”	570	—
Tøier af bomuld	”	1 918	—
Pap m. m.	”	3 712	3 576
Søm til skoning af dyr	”	187 620	186 153
Regnkapper m. m. af gummi	”	1 964	57
Fyrstikker	”	—	2 237

Ifølge den franske toldstatistik stiller værdien af det direkte vareudbytte mellem de forenede riger og Frankrige i „commerce spécial“ sig som følger:

N o r g e.

	1894.	1895.	1896.
Indførsel til Frankrige	fr. 26 329 647	21 256 696	23 528 690
Udførsel fra —	” 5 449 222	4 961 941	5 797 794
Ialt fr.	31 778 869	26 218 637	29 326 484

	1897.	1898.
Indførsel til Frankrige	fr. 24 918 699	24 122 936
Udførsel fra —	” 6 377 365	5 032 425
Ialt fr.	31 296 064	29 155 361

S v e r i g e.

	1894.	1895.	1896.
Indførsel til Frankrige	fr. 63 777 034	54 659 153	63 201 692
Udførsel fra —	” 9 534 128	7 608 507	9 350 992
Ialt fr.	73 311 162	62 267 660	72 552 684

	1897.	1898.
Indførsel til Frankrige	fr. 63 315 855	60 693 284
Udførsel fra —	” 9 065 167	9 637 077
Ialt fr.	72 381 022	70 330 361

Baade Norges og Sveriges vareomsætning med Frankrige gik i 1898 ned noget i forhold til det næstforegaaende aar. Forøvrigt har ikke vore handelsforbindelser med Frankrige i de aar, denne opgave omfatter, været underkastet nogen sterke fluktuationer, naar undtages 1895, i hvilket aar der fandt sted en betydelig nedgang. Til sammenligning med ovenstaaende zifre kan anføres, at værdien af totalomsætningen mellem Norge og Frankrige i 1889 og 1890 androg til 38.4 og 34.9 mill. francs og mellem Sverige og Frankrige til henholdsvis 54.8 og 54.1 mill. francs; i 1891 eller det aar, der gik nærmest forud for indførelsen af den nuværende toldtarif, steg det svenske vareudbytte med Frankrige til 83.6 mill. francs og det norske til 50.2 mill. francs.

Calais.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul H. Apeness.

L a n d b r u g.

Det nu forløbne aar har overtruffet landmandens forventninger.

Høsten har været god og priserne fordelagtige, hvorpaa man har et tydeligt bevis i den omstændighed, at jordeiendomme nu er meget efterspurgt af forpagtere, samt at eiendomsbesidderne har forhøjet sine forpagtningsafgifter, uden at bønderne har gjort nogen indvending derimod, saaledes som det for nogle aar siden var tilfældet.

Prisen paa jord, der allerede begyndte at stige forrige aar, er i dette aar yderligere gaaet op.

Man kan med rette sige, at denne forbedrede stilling for jordbruget for en stor del er en følge af den mere rationelle maade, hvorpaa jorden nu dyrkes.

Selv de mindste jordbrugere kjender nu til anvendelsen af kemiske gjødningsstoffer, hvilke de tidligere foragtede som unyttige.

Ogsaa protektionismen bidrager til at ophjælpe jordbruget. Et godt eksempel herpaa afgiver salget af svin; før toldforhøielsen solgtes nemlig 6 à 8 uger gamle svin for 4 à 5 francs, medens man nu kan faa dem betalt med 17 à 18 francs.

Udsigterne for indeværende aars høst var i begyndelsen ganske lovende, da veiret var gunstigt for høstsaningen; men den sterke kulde, som indtraf, inden spirerne endnu havde faaet tilstrækkelig kraft, og førend de var beskyttede af noget snelag, har bevirket, at antagelig tre fjerdedele maa saaes om igjen, og stillingen forværres endnu mere derved, at der siden har været regnfuldt veir, saa at det hidtil har været umuligt at paabegynde omsaningen.

Man kan allerede nu med sikkerhed sige, at hvedehøsten for aaret 1900 i dette distrikt, som for denne kornsorts vedkommende er et af de vigtigste i Frankrige, kommer til at blive under et middelsaars.

Trælast.

Indførselen androg til 59 876 standards, fordelt saaledes som følger paa de forskjellige lande:

Fra Sverige	32 802 std.
„ Norge	1 255 „
„ Rusland	23 694 „
„ Amerika	1 853 „
„ Asien	272 „

Tilsammen 59 876 std.

deraf 45 351 standards saget granvirke, 12 400 standards minetømmer, 1 853 standards pitchpine og 272 standards teak, hvilket er 6 688 standards mindre end i det foregaaende aar.

Formindskelsen rammer hovedsagelig minetømmeret, og aarsagen hertil maa søges i de forhøiede priser i produktionslandene og i fragsatsernes stigning, af hvilke grunde flere grubeiere har foretrukket at tage indenlandsk træ i paavente af et prisfald, som dog endnu ikke har fundet sted.

Ogsaa indførselen af større tømmer har aftaget i betydelig grad som følge af stansningen af det franske sagverk, som jeg omtalte i min sidste aarsrapport, og som ikke svarede til de forhaabninger, man havde stillet til det.

Hvad saget trævirke angaar, har derimod — kanske for en del paa grund af verdensudstillingen i Paris — en forøget indførsel fundet sted, og prisen har været i stadig stigning. For battens er prisen fra 185 francs, som noteredes ved sæsonens begyndelse, lidt efter lidt steget med 15 à 20 pct. Forraadet ved aarets udgang var ikke større end sedvanligt og kan anslaaes til ca. 10 000 standards.

Frakter.

De høie fragsatser har sikkerlig havt sin indflydelse paa trælastpriserne; de har holdt sig i 38 à 40 francs fra den botniske bugt og i 33 à 35 francs fra den sydlige del af Østersjøen, og der er al grund til at haabe paa en endnu større prisstigning som følge af den betydelige efterspørgsel efter tonnage til Sydafrika.

Træmasse.

Indførselen af træmasse androg i 1899 til 4 168 266 kg. fra Sverige, 3 073 224 kg. fra Norge og 509 724 kg. fra Rusland eller tilsammen til

7 751 714 kg., hvilket i sammenligning med 1898 viser en formindskelse af 1 104 724 kg. Denne formindskelse er dog kun tilsyneladende, idet importen af denne vare i 1899 har fordelt sig mellem Calais og Gravelines. Det maa desuden paapeges, at træmassen, som forhen udelukkende kom fra Norge, nu for en stor del ogsaa kommer fra Sverige og Finland.

I s.

Isforbruget hersteds har næsten fordoblet sig og beløb sig til 4 826 108 kg.

K u l.

Som forudsat i min sidste rapport, er importen af kul fra England aftaget med 14 000 tons og androg i 1899 til kun 29 305 tons. Den høje pris paa disse kul samt den adgang, man har havt til at købe franske kul til en forholdsvis lav pris, er aarsagen hertil. Til Calais er i aaret 1899 ankommet 86 000 tons.

I Pas-de-Calais, som, hvad stenkulsdrift angaar, staar i første række blandt alle franske departementer, er udvundet ca. 10 millioner tons.

J e r n.

Jernindførselen stod omtrent paa samme standpunkt som tidligere (726 264 kg.); men for rujerns (21 758 495 kg.), malms (5 461 847 kg.) og mineralske oljers (11 857 726 kg.) vedkommende fandt en stor formindskelse sted. Ligeledes aftog udførselen af sukker (25 725 125 kg.) og halm (17 547 625 kg.).

Desværre lider Calais's havn fortiden under ugunstige forhold, og intet tyder paa nogen forandring til det bedre i den nærmeste fremtid, snarere tværtom; dette gjælder saavel godstrafiken som passagertrafiken til England.

For varetrafikens vedkommende ser jeg intet, som kan forklare den nuværende krise, hvis det ikke skulde være handelskammerets bristende indflydelse; men hvad passagertrafiken angaar, da maa aarsagen søges i de arbeider, som den engelske regjering har ladet udføre i Dover for at gjøre den til en orlogshavn, og som har bevirket, at fartøjerne i daarligt veir ikke længere kan lægge til ved den gamle kai.

F i s k e r i e r n e.

Disse har givet et udbytte af 967 233 francs.

S k i b s b y g n i n g.

Skibsbygningen er fremdeles ubetydelig. Kun nogle fiskefartøier leveres fra verfterne.

For nærværende er der tale om at oprette store skibsverfter i Calais, og handelskammeret har lovet dette foretagende sin støtte. Det selskab, som er under dannelse, er grundet paa følgende forudsætninger:

De skibsverfter, som nu findes i Frankrige, er optagne af bestillinger for den franske stats eller fremmede regjeringers regning, eller ogsaa er de sysselsatte med at bygge fartøier af en særskilt, kostbar type. De kan derfor ikke levere billige moderne handelsfartøier.

Flertallet af de franske skibsredere er derfor nødsagede til at bestille sine fartøier fra udlandet, hvorved de gaar glip af alle de fordele, som er tilstaaet handelsflaaden ved loven om sjøfartspræmier af 1893.

Dette foretagende skal utvilsomt lykkes, hvis det ledes med forstand.

Calais har 2 à 3 reparationsverksteder samt en tørdok.

I fyr- og sjømerker indførtes ingen forandringer i 1899.

Dunkerque.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Ch. Collet.

Ifølge opgave fra det herværende toldkammer ankom der i 1899 ialt til Dunkerque 475 seilskibe og 1 393 dampskibe eller tilsammen 1 868 fartøier dr. 1 365 826 tons og afgik 436 seilskibe og 1 345 dampskibe eller tilsammen 1 781 fartøier dr. 1 342 631 tons. I disse tal er ikke indbefattet de fartøier, der driver kystfiske.

Fartøiernes antal og tonnage fordelte sig saaledes paa de forskellige nationer:

England	1 052	fartøier	dr.	777 806	tons
Frankrige	450	—	”	283 762	”
Danmark	96	—	”	85 277	”
Tyskland	59	—	”	62 020	”
Norge	54	—	”	41 141	”
Sverige	37	—	”	31 081	”
Spanien	17	—	”	18 373	”
Holland	33	—	”	14 696	”
Rusland	20	—	”	13 804	”
Østerrige	8	—	”	13 116	”
Grækenland	8	—	”	10 791	”
Belgien	31	—	”	10 180	”
Italien	3	—	”	3 779	”

En sammenligning mellem de forenede rigers skibsfart paa Dunkerque i de

to sidstforløbne aar viser en forøgelse i tonnagen af 3 800 tons for 1899. Det er bemærkelsesværdigt, at af de 91 svenske og norske fartøier, som i 1899 har besøgt denne havn, kun 10 var seilfartøier; alle norske.

Fragter.

For trælast, den fornemste importvare hertil, noteredes i begyndelsen en frachtsats af 24 à 25 francs pr. standard; i juni maaned vekslede den med 32 og 34 francs og steg i juli og august til 36 à 40 francs. I slutningen af sæsonen gik noteringerne successivt fra 39 francs op til 47 francs pr. std. samt for bjelker af større eller mindre dimensioner helt til 50 francs. Fragterne fra de fjerntliggende farvande har varieret, men i almindelighed været ganske fordelagtige.

Til Dunkerque, hvis vareførsel stadig har tendens til at tiltage betydelig, kommer flere og flere fartøier af stor drægtighed, idet den nye Trystramluse har gjort det muligt for fartøier med et dybgaaende af 10 à 11 m. at gaa ind ved høivande. Man har allerede siden flere aar tilbage indseet, at bassinerne er utilstrækkelige, at der mangler kaipads, samt at en snarlig udvidelse af stadens grænser er paakrævet for at kunne forlænge bassinerne paa de ny-erhvervede arealer; man har med et ord fundet, at der maa tages forholdsregler for at sætte vor handel i stand til at optage konkurrancen med de belgiske, hollandske og tyske nabohavne, og man begynder nu ogsaa at naa dette maal.

De foreslaaede udvidelsesarbejder, som skal foretages i den nærmeste fremtid, vil komme til at medføre en udgift af 25 millioner francs. Handelskammeret giver et forskud paa 7 millioner og staden Dunkerque 5½ million. Arbeidet vil tage sin begyndelse med forlængelse af dokkerne 3 og 4, hvorved de to bassiners overflade vil forøges med omkring 6 hektarer.

Et nyt projekteret bassin i øst ved siden af det nye skibsverft, som et aktieselskab med en kapital paa 6 millioner francs staar i begreb med at anlægge, kommer til at forøge kaiernes længde med 950 meter og bassinernes overflade med 5 hektarer.

Handel.

Indførselen fra de forenede riger til Dunkerque har i aaret 1899 stillet sig saaledes:

Trælast.

	Bjelker.	Planker.	Battens.	Bord.	Uhøvlede smaa- bord.	Ialt.	Deraf ind- førtes med andre end svenske og norske fartøier.
	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.
Fra Sverige .	2 260	5 547	9 756	2 635	1 216	21 414	4 113
Overføres	2 266	5 547	9 756	2 635	1 216	21 414	4 113

Overført	2 260	5 547	9 756	2 635	1 216	21 414	4 113
Fra Norge .	—	693	1 088	—	—	1 781	—
„ Rusland .	578	1 532	4 223	689	224	7 246	5 377
„ Amerika .	217	583	—	506	101	1 407	821
Tilsammen	3 055	8 355	15 067	3 830	1 541	31 848	10 311

Da totalimporten i 1898 opgik til 29 810 petersburgerstandards, har der i 1899 saaledes fundet sted en forøgelse af omtrent 2 000 standards.

Det paastaaes, at trods de høje priser talrige kontrakter om leverance i 1900 er blevet oprettet, et forhold, som dog ikke har kunnet kontrolleres.

Tr æ m a s s e.

Blot en liden kvantitet af denne vare er i 1899 ankommet til Dunkerque, nemlig af mekanisk træmasse 196 596 kg. fra England og 14 kg. fra Belgien.

Derimod er til det nærliggende Gravelines, som hører under Dunkerque's toldkammer, i det forløbne aar bleven indført følgende kvantiteter træmasse:

	Mekanisk masse. kg.	Kemisk masse. kg.	Ialt. kg.
Fra Sverige . . .	640 000	1 221 897	1 861 897
„ Norge . . .	8 316 584	2 051 300	10 367 884
„ Belgien . . .	100 000	12 669	112 669
Ialt	9 056 584	3 285 866	12 342 450

J e r n m a l m.

Importen af jernmalm i 1899 fremgaar af følgende tal:

Fra Sverige	11 981 800 kg.
„ Spanien	157 840 790 „
„ Italien	25 183 000 „
„ Grækenland	9 224 500 „
Ialt	204 230 090 kg.

Af t o r s k e t r a n indførtes:

Fra England	206 969 kg.
„ Nederlandene	859 513 „
„ Tyskland	5 779 „
„ det franske islandsfiske	138 900 „
Ialt	1 211 161 kg.

Det bør bemærkes, at der ikke finder sted nogen direkte indførsel af torske-
tran fra Norge; men over Hull og Rotterdam ankommer der til Dunkerque
ganske betydelige kvantiteter af denne vare fra Bergen; størrelsen af denne
import kan dog ikke paa nogen maade kontrolleres.

De øvrige importartikler af betydning fra de forenede riger er tjære og
is. Tjæren indføres næsten udelukkende fra Umeå, Skellefteå og Luleå, største-
delen fra førstnævnte plads. Sjømændene i denne trakt foretrækker Umeåvaren
paa grund af dens klarhed og vakre gule farve. I 1899 er der af svensk
tjære fra de ovenfor nævnte tre pladse ankommet 5 729 fjerdinge og 2 339
halvfjerdinge, hvilke kvanta er hidført af danske skonnerter.

Prisen paa svensk tjære har været meget høi og synes at holde sig paa
samme om ikke høiere niveau, hvilket, efter hvad der opgives, er forårsaget
ved den formindskede produktion.

Isimporten androg i 1899 til 5 113 479 kg. mod 5 029 597 kg. i 1898.
Al denne is er kommet fra Kragerø. Priserne varierede her mellem fr. 8 à
12.50 pr. 1 000 kg. Der indsamles paa de herværende kanaler kun ubetyde-
lige kvantiteter.

Af fiskeguano, stokfisk, havre, melasse, slibestene, pyrit- eller jernsulfat
har ingen indførsel fundet sted i afvigte aar fra de forenede riger.

Som exportartikel fra Dunkerque kan alene nævnes indenlandsk raasukker,
hvoraf 1 960 000 kg. er udskibet til Sverige og 83 455 733 kg. til England.

Nantes.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul A. Backman.

Skibsfart.

Til Nantes ankom i aaret 1899 8 svenske fartøier dr. 5 978 reg. tons
og 44 norske dr. 24 564 reg. tons. Af de svenske fartøier var 7 dampskibe
dr. 5 428 reg. tons og af de norske 32 dampskibe dr. 20 595 reg.
tons.

I sammenligning med 1898 viser de her anførte tal, at der ifjor har fun-
det sted en liden forøgelse for de svenske dampskibes vedkommende, og at
tonnagen af de norske seilfartøier, der har besøgt Nantes, var noget større end
i 1898; derimod kan der konstateres en betydelig formindskelse i antallet af de
norske dampskibe, idet der i 1898 ankom 44 mod kun 32 i 1899. Denne nedgang
maa hovedsagelig tilskrives den formindskede anvendelse af norske fartøier i
transporten af cellulosekub og træmasse. I 1898 underholdt saaledes 4 damp-
skibe en næsten stadig fart i denne trade, medens i 1899 blot dampskibet
„Oscarshal“, tilhørende firmaet Fearnley & Eger, har fortsat denne fart. De

øvrige er sandsynligvis blevet nødsaget til at vige for konkurrancen med de engelske dampskibe, der fremdeles er lige skarp.

Nedenstaaende opgave udviser de forenede rigers skibsfart paa denne havn i de tre sidste aar:

	Den svenske skibsfart.			Den norske skibsfart.		
1897	17	fartøier	dr. 9 620 tons	33	fartøier	dr. 15 642 tons
1898	5	—	„ 4 002 „	51	—	„ 32 075 „
1899	8	—	„ 5 978 „	44	—	„ 24 564 „

I lighed med, hvad før har været tilfældet, bestod ogsaa i forrige aar de med svenske og norske fartøier ankomne ladninger for dampskibenes vedkommende hovedsagelig af cellulosekub og træmasse, svensk jern, nordisk bygningsvirke og engelske kul samt for seilfartøiernes vedkommende af sukker for kolonierne og kopra fra den afrikanske kyst.

Størstedelen af bygningsvirket er blevet indført med store engelske dampskibe, som har losset sin ladning i St. Nazaire. Disse store dampskibe kan antage lavere fragttilbud end de mindre fartøier, og trælastimportørerne finder det saa meget fordelagtigere at anvende dem, som forholdene i Loirefloden for nærværende ikke tillader fartøierne at lægge til ved oplagstomterne.

Sukker fra Antillerne er hovedsagelig blevet indført med italienske og danske fartøier og til høist forskellige fragsatser, paa hvilke italienerne stadig har udøvet et tryk.

Foruden kopra fra Afrika har sæbefabrikerne ogsaa modtaget flere store ladninger fra Indien i transit over St. Nazaire; disse ladninger er ankommet med store dampskibe til sidstnævnte havn.

Den anseelige stigning i fragsatserne i 1899 er hovedsagelig at tilskrive prisstigningen paa kul og har derfor egentlig kun havt betydning for dampskibene.

Fra Nantes forekommer fremdeles yderst sjelden udgaaende fragter; de bestaar udelukkende af skifer til England og Tyskland samt nogle partier tøndebaand af kastanietræ og oljekager til førstnævnte land. Et svensk dampskib har lastet 850 tons slagg for Rotterdam. Udslibningen af korn fra denne havn er fuldstændig ophørt. Hvad angaar exporten af mel, saa maa man for at kunne udtale sig derom afvente gjenoptagelsen af driften af „les grands moulins nantais“.

I n d f ø r s e l .

De vigtigste indførselsartikler har i 1899 været de samme som i de foregaaende aar, nemlig:

Fra Sverige: Jern, bygningsvirke og nogle smaa partier træmasse og fra Norge: Cellulosekub og træmasse, saget virke, kobbersulfat samt mindre partier

hesteskosøm og torsketran. Der er ikke ankommet nogen ladning af naturlig is i afvigte aar.

Bygningsvirke.

Den samlede direkte import af nordisk trælast fordeler sig som følger:

Fra Norge	435 standards
„ Sverige	3 900 „
„ Finland	3 925 „

I sammenligning med det foregaaende aar udviser disse tal en ubetydelig forøgelse, der fordeler sig omtrent ligelig mellem Sverige og Finland, medens importen fra Norge er i stadigt aftagende.

Men som allerede paavist forrige aar gjælder disse af toldkammeret i Nantes meddelte statistiske opgaver kun en del af den hid indførte trælast; den øvrige kvantitet, som udløses i St. Nazaire og derefter transporteres opover floden i prammer uden at blive toldklareret i Nantes, kan saaledes ikke kontrolleres her paa stedet.

De forenede rigers andel i denne transport andrager kun til 1 250 standards; resten er ankommet med engelske, franske og danske dampskibe.

Fra Amerika er der kun ankommet 700 standards pitchpine, hvilket ikke er mere end halvparten af, hvad der blev importeret i 1898.

Det nuværende opsving inden den franske industri har medført en forøget bygningsvirksomhed, hvilket forklarer, at indførselen af trælast har været noget omend ubetydelig større end i 1898. Dog har dette forhold været mindre kjendeligt i dette distrikt end i andre dele af landet.

Den betydelige stigning i indkjøbsprisen paa denne vare, der har gjort sig gjældende i de seks sidste maanedes, og som ogsaa har været ledsaget af en opgang i fragtsatserne, har fremkaldt en reserveret holdning hos de henværende kjøbmænd, som er ængstelige for at forsyne sig med for store lagre og saaledes indskrænker sin efterspørgsel til de løbende behov.

Fragterne fra Østersjøen til Nantes staar for nærværende i 50 à 55 francs pr. Petersburger standard.

Svensk jern.

I aaret 1899 er der fra Sverige blevet indført til Nantes 3 134 000 kg. lancashirejern i stænger og knipper samt 21 000 kg. baandjern.

I de tre nærmest foregaaende aar stillede importen sig saaledes:

1898		4 940 000 kg.
1897		4 279 500 „
1896		5 441 000 „

Det sidstforløbne aar udviser saaledes en ganske betydelig nedgang, hvilken omstændighed turde kunne tilskrives tvende aarsager, nemlig først og fremst den franske jernindustri's tiltagende blomstring og dernæst den store prisstigning paa svensk jern. Nantes turde forresten i 1899 have modtaget og forbrugt en større kvantitet jern end sedvanligt. Skibsbygningen, som har taget et stærkt opsving paa de herværende værfter som en følge af de af den franske stat bevilgede søfartspræmier, har medført stor afsætning af jern.

For svensk jern noteres :

Fr.	32.50	for smedejern 1ste sort lancashire
„	31.00	„ valset jern „ „ —
„	33.00	„ traadjern i knipper samt firkantet jern fra 5 til 18 mm.,

alt pr. 100 kg. i toldoplæg.

Fragtsatserne beløber sig til 14 à 15 francs pr. ton, hvilket udgjør en forøgelse af henved 3 francs i sammenligning med foregaaende aar.

Cellulosekub og træmasse.

Den stadige udvikling af „Société Anonyme des Papeteries Gourand“ har yderligere i dette aar medført en nævneværdig forøgelse i importen af cellulosekub.

Den samlede indførsel til Nantes af denne vare udgjorde i 1899 37 344 tons, hvilken import fordeler sig saaledes:

Fra Finland	21 745 tons
„ Norge	15 580 „
„ Nordamerikas forenede stater . . .	19 „

Man ser saaledes, at Sverige i forrige aar ikke har importeret nogen cellulosekub til Nantes, medens derimod Nordamerika for første gang har taget del i denne import med et lidet parti, der sandsynligvis er sendt som prøve.

Den første plads i denne trade indtager Finland, hvis import er forøget med 3 500 tons fra 1898; samtidig er Norges import tiltaget med 9 000 tons.

Det norske flag har, som ovenfor nævnt, kun i ringe grad deltaget i transporten af cellulosekub, hvilken hovedsagelig er ankommet med engelske, tyske og franske dampskibe. Det ovenfor omtalte „Société Gourand“ har selv indkjøbt et stort dampskib, som er bestemt til regelmæssig fart i denne trade. I modsætning hertil er træmassen næsten udelukkende indført under norsk flag.

Træmasseimporten til Nantes stillede sig i 1899 saaledes:

	Mekanisk masse.	Kemisk masse.
Fra Norge	13 315 tons	425 tons
„ Sverige	318 „	41 „
„ Tyskland	— „	41 „
„ Belgien	— „	374 „
Tils.	13 633 tons	881 tons

Den samlede indførsel fra de forenede riger beløb sig saaledes til 14 099 tons mod 14 800 tons i 1898 og 11 852 tons i 1897. Finlands import, som i 1898 androg til 1 687 tons er i 1899 fuldstændig ophørt, medens Tyskland og Belgien er begyndt at optræde som træmasseimportører paa dette marked.

Naturlig is.

Denne artikel er siden to aar tilbage fuldstændig ophørt at være gjenstand for direkte import fra Norge. De ubetydelige mængde, som her forbruges, kommer fra St. Nazaire. Den største, for ikke at sige den eneste forhen-værende isimportør, nemlig firmaet M. Monnier, har forøget sin fabrikation af kunstig is i den grad, at det er istand til fuldstændig at fylde stedets behov.

Man har ikke ifjor kunnet indsamle nogen naturlig is i denne egn, da det ikke var tilstrækkelig koldt i december maaned. Forøvrigt ser det ud til, at man helt og holdent vil afstaa fra indsamling af is i vore floder, da den er tynd og besværlig at optage og dertil ofte uren og usund.

Kobbersulfat.

Siden to eller tre aar tilbage har de dampskibe, som er ankomne hid med træmasse, medbragt adskillige, omend endnu ubetydelige partier kobbersulfat fra Kristiania. Da imidlertid indførselen af denne vare stadig tiltager, synes den at kunne fortjene at omtales i denne rapport.

Kobbersulfaten sælges af droguerihandlerne og de større specerihandlere til jordbrugerne, som deraf tilbereder et flydende stof saakaldt „bouillie bordelaise“, hvormed de oversprøiter vinrankerne for at beskytte dem mod den saakaldte mildew. Oprindeligt fik man næsten udelukkende krystalliseret kobbersulfat fra England; men nu frembringer ogsaa Norge en saa god kvalitet af denne vare, at den synes at kunne optage konkurrencen med de engelske sulfatsorter. Imidlertid foretrækker landbefolkningen det engelske produkt for det norske paa grund af dets mørkere farve og dets bedre indpakning. Fra England kommer varen i sterke fade, som kjøberne siden kan benytte til andet brug, og som bevarer den mod tørke.

Den norske sulfat kommer derimod i tynde emballager, der let brækkes, og som ikke senere kan finde anden anvendelse. Varen, som tørker hurtigere ved magazinering, hensmuldrer derfor eller taber i alle fald i vegt.

Saadanne er de iagttagelser, som man har meddelt mig om denne sag, og som det muligens kan være nyttigt for de norske exportører at kjende. Sulfaten noteres her til en pris af 60 à 61 francs pr. 100 kg. i toldoplæg.

K u l.

Handelen med kul fra sydkysten af England har fremdeles været meget livlig. Transporten formidles for en stor del af et vist antal engelske og franske dampskibe, der gjør regelmæssige ture. Imidlertid har ogsaa enkelte norske og svenske dampskibe fundet tilfældig sysselsættelse i denne transport. Fragtsatserne befinder sig siden nogle maaneder tilbage i stigning og udgjør nu fr. 7 à 7.50 pr. ton.

S u k k e r f r a k o l o n i e r n e .

Den herværende industri med raffinering af sukker gaar stadig fremad; raffinerierne modtager uafsladelig store kvantiteter sukkerrør fra Antillerne, hvilken omstændighed har bevirket, at seilfartøjerne kan erholde returfragter fra Amerika til Nantes.

Disse fragter synes, som ovenfor nævnt, at være særlig eftersøgt af italienske og danske fartøier. Fragtsatserne veksler imidlertid adskilligt, alt efter tid og omstændigheder. I 1899 er de saaledes blevet betalt fra 30 til 38 francs pr. nettoton sukker med fradrag for emballage efter den lovbestemte taraberegning af 13 pct.

U d f ø r s e l.

Nantes er ikke nogen exporthavn. Til Sverige og Norge udføres kun nogle mindre partier konserver, sardiner i olje etc., hvilke varer gaar over Bordeaux og Antwerpen med omlastning i disse havne. De faa ladninger af skifer, kastanietøndebaand og oljekager, som udføres fra Nantes til England og Tyskland, kan ikke siges at danne nogen betydelig export eller give vore fartøier noget større haab om at erholde fragt for udgaende.

Sundhedstilstanden har i 1899 været god, og der har ikke forekommet nogen epidemi.

Rouen.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul H. O. Gyllenram.

Omfanget af de forenede rigers skibsfart paa Rouen i den sidste treaarsperiode fremgaar af følgende opgave:

	1899.		1898.		1897.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske fartøier .	113	88 443*)	93	72 069	74	57 372
Norske — . .	76	44 850**)	101	56 803	89	48 360
Ialt	189	133 293	194	128 872	163	105 732

I det nævnte tidsrum har saaledes den svenske skibsfart paa Rouen været i en stadig og ikke ubetydelig fremgang.

Denne forøgelse beror fornemmelig dels derpaa, at flere svenske dampskibe har deltaget i vintransporten mellem Spanien og Rouen, hovedsagelig i maanedsbefragtning for firmaet E. O. Grossos i Havre, og dels derpaa, at de svenske rederier har skjænket den betydelige trælasttransport til Rouen større opmærksomhed end tidligere; medens der i 1898 fra svenske eller russiske havne ved Østersjøen ankom 20 svenske dampskibe med fuld ladning af træ eller med trælast og jern, kom der i 1899 med saadan ladning ikke mindre end 32 fartøier, hvoraf 15 havde en drægtighed af over 1 000 registertons.

I betragtning af, at trælastimporten fra Sverige og Rusland til Rouen ifølge opgave fra det herværende toldkammer i 1899 kun oversteg importen i 1898 med 20 817 tons, betyder den anseelige tilvekst i den svenske skibsfart paa dette omraade, at der forsaavidt virkelig er bleven vundet noget terræn fra de konkurrerende nationer.

Den tilfældige formindskelse af den norske skibsfart paa distriktet i aaret 1899 turde særlig kunne tilskrives den omstændighed, at de norske dampskibe i afvigte aar i mindre udstrækning har deltaget i transporten af vin fra Spanien.

Fragtfarten fra Norge til Rouen har i 1899 havt samme omfang som i 1898, nemlig 27 fartøier drægtige 19 957 tons i førstnævnte aar mod 27 fartøier, drægtige 19 757 tons i 1898.

Man kan ikke andet end forundre sig over det ringe antal norske dampskibe, som deltager i den betydelige trælasttransport til Rouen, navnlig naar man ser, hvor ivrig baade danske, engelske og svenske rederier søger disse fragter.

I 1897 ankom 4 norske dampskibe med trælast fra Østersjøen, i 1898 3 og i 1899 blot 2.

De norske rederiers ringe lyst til at anbringe sine skibe i denne fragtfart selv i et saa gunstigt aar som det sidstforløbne, da fragterne paa Rouen

*) Samtlige dampskibe.

**) Deraf 67 dampskibe drægtig 37 717 tons.

steg til 45 à 48 francs pr. standard, er saa meget mere bemærkelsesværdigt, som den norske handelsflaade, hvad mindre og middelsstore dampskibe angaar, i ikke ubetydelig grad konkurrerer i den øvrige fragtfart paa havnen ligesom ogsaa i trælasttransporten til andre franske havne.

Søger man efter aarsagen til det her angivne forhold, bliver man tilbøjelig til at tro, at de norske rederier fremdeles skræmmes af den af den britiske skibsrederforening for henvendte aar siden udfærdigede ordre om at holde „Rouen excluded“. Det maa derfor særskilt fremholdes, at bestemmelsen om at udelukke Rouen fra certepartierne egentlig angik seilfartøier samt den transatlantiske korntransport med større dampskibe. Den omstændighed, at de norske rederier, som i 1898 havde bortfragtet sine seilfartøier med maislast fra Buenos Ayres til Rouen, i 1899 gjentog disse bortfragtninger, viser, at de har været tilfredse med resultatet af denne trade, samt at bestemmelsen om at udelukke Rouen nu er mindre beføjet.

Den udstrækning, hvori engelske rederier i 1899 har deltaget i skibsfarten paa Rouen — 774 fartøier drægtige 361 655 tons, — kan maaske ogsaa ansees som et bevis paa, at en stor del engelske rederier ikke længer tager hensyn til den her omhandlede forældede udelukkelsesordre, da sjøfartsforholdene paa havnen, saaledes som ogsaa nærmere er bleven paavist i vicekonsulatets foregaaende aarsberetning, i de senere aar er blevene betydelig bedre.

Det kan ikke negtes, at endel rederier, som er i besiddelse af fartøier af store dimensioner, særlig seilfartøier og forsaavidt angaar afskibninger fra Kalifornien, holder fast ved udelukkelsen af Rouen. For at hidføre en forandring heri har handelskammeret i Rouen i afvigte aar gjort yderligere anstrengelser hos britiske rederier, assurandører og kornhandlere. Saaledes har handelskammerets præsident i forening med en af de herværende skibsmæglere i dette øjemed besøgt London, Liverpool og Glasgow. Under denne reise iagttoges, at flere engelske redere og assurandører endnu havde i friskt minde endel gamle alvorlige havarier paa Seinen, ligesom ogsaa visse af handelsdomstolen i Rouen afsagte domme, der havde gjort et ufordelagtigt indtryk.

Domstolen havde nemlig vægret sig ved at medgive, at et fartøj, som befandt sig paa Havres red, skulde ansees for at være kommet udenfor Rouen („off Rouen“ eller „en vue du port“), ligesom retten havde ilagt skibsførere ansvar for den skade, som forarsagedes kornlaster ved ophedning af dampkjedlerne.

Denne retsopfatning anser imidlertid handelskammeret for at være fuldstændig korrekt, og hvad angaar spørgsmaalet om ansvaret for skade, forvoldt ved ophedning af kornlast, da er denne opfatning ogsaa bleven adopteret af andre franske handelsdomstole. Imidlertid er et officielt reglement for stuvning af kornlast („règlement officiel d'arrimage“) senere bleven fastsat, hvilket ogsaa har opfyldt sin hensigt, nemlig at bortrydde størstedelen af aarsagerne til den heromhandlede tvist. Men med hensyn til spørgsmaalet om de til Rouen bestemte fartøiers ophold paa Havres red, hvilket spørgsmaal blot vedkommer særdeles dybtgaaende fartøier, har handelskammeret antaget, at man maatte kunne komme overens om en begrænset frist, hvorefter losningsdagene kommer til at regnes til fordel for fartøier, som ikke ved første høivande kan gaa op til Rouen.

Kammeret har ogsaa ment, at det maatte kunne lade sig gjøre at istandbringe en rimelig norm for beregningen af den extrafragt, som maa forlanges for til Rouen bestemte skibe i vederlag for lods- og bugseringsafgifter.

Engelskmændene har i det hele taget gunstig modtaget disse handelskammerets forslag, specielt forslaget om, at losningsdagene skulde begynde at regnes 48 timer efter fartøiets ankomst paa Havres red.

Da en overenskomst om beregningen af extrafragten nu synes mulig, er der god udsigt til, at de forhold, som egentlig har lagt vanskeligheder iveien for den transatlantiske skibsfart paa Rouen, snart skal kunne ordnes paa en for begge parter tilfredsstillende maade og Rouen dermed ophøre at ansees som en undtagelseshavn i denne fart.

Vanskeligheden ved det her omhandlede spørgsmaal ligger egentlig i det stadig stigende behov for store fartøier, af 8, 10 og 12 000 tons lasteevne og med et dybgaaende af 25, 26 og 27 fod. Det er for saadanne fartøier, at de engelske rederier finder det bekvemmere at udelukke Rouen end at gjøre et valg inden sin flaaede, hvergang der er tale om en befragtning til en havn mellem Hamburg og Brest. Paa grund heraf gaar denne skibsfart for Pariserfirmaers regning til konkurrerende havne, og det er just dette forhold, som handelskammeret i Rouen bestræber sig for at faa forandret.

De af handelskammeret i England i dette øiemed tagne skridt har imidlertid gjort de nuværende skibsfartsforhold bedre kjendt af visse engelske rederier, som for en stor del synes at være ubekjendt med flodens og flodindløbets virkelige beskaffenhed og den lethed, hvormed man nu kan komme op til Rouens havn.

Da den ringe udstrækning, hvori den norske handelsflaade deltager i trælastfarten paa Rouen, giver anledning til at formode, at de forbedrede sjøfartsforholde er mindre kjendte ogsaa af vore egne rederier, har vicekonsulatet i denne og den foregaaende aarsberetning havt for øie at give nærmere oplysninger herom.

Udstillingsgodset for verdensudstillingen i Paris i indeværende aar, saavel fra Sverige som fra Norge, er bleven indført over Rouen, hovedsagelig med de regelmæssige dampskibslinjer fra Göteborg og Kristiania.

Amerikas forenede stater indførte ogsaa størstedelen af sit udstillingsgods over denne havn med den amerikanske krydser „Prairie“. Denne krydser, som er et til krigsfartøj ombygget passagerlinjedampskib og maaler 3 021 reg. tons, 405 fod i længden og 50 fod i bredden, samt har et dybgaaende af 20 fod, kom uden vanskelighed op til Rouen.

Følgende fra toldkammeret i Rouen modtagne fortegnelse udviser antallet af de til Rouen i 1899 ankomne damp- og seilskibe fordelte efter deres nationalitet:

Flag.	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britisk	739	354 268	35	7 387
Fransk	332	289 477	7	9 102
Svensk	113	88 443	—	—

Flag.	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norsk	67	37 717	9	7 133
Dansk	55	38 037	3	546
Østerrigsk	28	34 311	—	—
Russisk	17	17 917	—	—
Spansk	19	15 038	—	—
Tysk	19	12 371	—	—
Belgisk	9	7 549	—	—
Italiensk	2	2 314	1	537
Græsk	2	2 381	—	—
Tyrkisk	1	779	—	—
Hollandsk	1	420	1	157

Fragtsatser.

I fragt for trælast fra havne ved den botniske bugt blev under sæsonen betalt fra 40 til 48 francs pr. standard samt for mais fra Buenos Ayres fra 18 sh. 6 d til 23 sh. 6 d.

Indførsel.

Nedenstaaende tabel angiver indførselen til Rouen i afvigte aar af de varer, som fornemmelig er gjenstand for import fra de forenede riger:

Fra	Skaaret virke. Kg.	Uskaaret virke. Kg.	Cellulose- kub. Kg.	Smede- jern. Kg.	Rujern. Kg.
Sverige	90 625 000	—	1 210 000	5 721 122	8 265 787
Norge	4 240 000	—	2 873 000	1 406	940 000
Rusland	65 138 000	—	61 831 000	—	—
Østerrige	39 686 000	143 000	—	—	—
Preussen	1 792 000	—	—	—	—
England	2 000	—	—	5 780 059	2 035 313
Amerika	3 812 000	—	—	—	—
Andre lande	835 000	—	—	55	1 562 544

Fra	Staal. Kg.	Havre. Kg.	Træmasse.	
			Kemisk. Kg.	Mekanisk. Kg.
Sverige	934 495	—	2 904 398	10 351 281
Norge	1 038	—	5 543 792	21 389 363
Rusland	—	4 600 336	—	—
Østerrige	—	—	—	—
Preussen	10 042	—	37 054	—
England	200 567	—	45 195	15 400
Amerika	—	12 408 500	—	—
Andre lande	—	2 286 837	—	—

Ifølge en i det herværende havnekontor optagen fortegnelse har den samlede import til Rouen i 1899 stillet sig som følger:

Stenkul	647 884 tons
Vin	360 408 "
Korn	182 498 "
Trælast	216 301 "
Cellulosekub	69 350 "
Træmasse	39 915 "
Petroleum	110 818 "
Diverse	189 388 "

Tilsammen 1 816 562 tons

Denne indførsel, som ifølge havnevæsenets opgave er foregaaet med 1 488 dampskibe og 154 seilskibe, oversteg det foregaaende aars indførsel med 105 075 tons.

Trælast.

Den livlige efterspørgsel, som trods de høie priser har gjort sig gjældende, foranledigede en betydelig indførsel, som fortsattes til ud i januar maaned dette aar.

Da afsætningen har været god, er beholdningerne i de herværende trælastlagere ikke synderlig store ved den nye sæsons begyndelse, hvorfor en stor indførsel kan forventes, i særdeleshed da intet tegn tyder paa en snarlig formindskelse i behovet af nordisk træ inden det distrikt, som faar sin forsyning over Rouen.

Havre.

De i Sverige i denne udskibningssæson raadende priser har ikke til-
ladt nogen indførsel hertil. Fra Rusland og Amerika er der derimod bleven indført ganske betydelige partier i vintermaanederne, dels med svenske og dels med andre nationers dampskibe.

Lodstaksten.

I forrige aarsberetning meddeltes, at man stod i begreb med aarligen at formindske lodsafgiften, saaledes at i aaret 1910 nedsættelsen skulde beløbe sig til 30 pct.

Ved en forordning af den 30te december sidstleden er det bleven fastsat, at lodsantallet i Quillebeuf lidt efter lidt skal nedsættes fra 90 til 75, samt at lodstaksten skal formindskes med 10 pct. til den 1ste januar 1905.

Indberetning

til indredepartementet fra kommerciel stipendiat i Sydøstafrika

Viggo Berck,

dateret Durban 12te oktober 1900.

Ved kgl. resolution af februar d. a. blev der naadigst tilstaaet mig fornyelse af mit stipendium kr. 5 000,00, og har jeg herved den ære at indsende min indberetning i tilslutning til mine tidligere indberetninger angaaende havneforholdene i Beira.

Som det ærede departement bekendt har Sydafrika i de sidste 12 maaneder været indviklet i en alvorlig krig, som har lammet det herværende forretningsliv i en saa betydelig grad, at mit arbejde ikke har baaret de frugter, det skulde have gjort, hvis der havde været fred i landet. Krigen har i høi grad svækket kreditforholdene herude, og da disse jo er en af hovedbetingelserne for et sundt forretningsliv, vil det tage mindst 9 maaneder, før man kan gjøre forretninger paa en normal og sund basis. Oplandet og Transvaal er vistnok igjen aabnet efter at have været afstængt for lang tid, men da jernbanerne er næsten udelukkende i militærets tjeneste, er forretningsfolks stilling her for tiden ikke meget bedre end under krigen. Man haaber imidlertid paa snarlig forbedring, og de herværende autoriteter gjør sit yderste for at rette paa forholdene i saa kort tid som mulig.

Af norske exportartikler var der kun meget faa, som kunde afsættes til brug for den engelske arme, og vor betydeligste exportartikel trælast har ligget aldeles nede herude under krigen.

Jeg har benyttet anledningen til at undersøge forholdene i Natal, saavidt det har ladet sig gjøre, da denne koloni efter min mening vil indtage en af de første pladse som exportmarked for norske varer efter krigen.

Natal er en af de mest blomstrende kolonier i Sydafrika og har i løbet de sidste 5 aar gjort store fremskridt i enhver retning. Den er ikke som Transvaal kun afhængig af guldmine-industrien, og tiderne her er mere jevne. Natal har et rigt opland, og den forøgede overlandstransport til Transvaal og Orange River Colony efter krigen vil bevirke, at kolonien vil gaa stadig fremover.

De vigtigste byer i Natal er Durban, Pieter Maritzburg, Ladysmith, Dundee og Newcastle, men af disse har kun den førstnævnte betydning for os, da den er Natals eneste havneby. Denne er i de sidste aar saa betydelig forbedret, at den maa regnes for Sydafrikas første havn eller ialfald paa høide af Cape Town's havn.

Det vil være af interesse for vore skibsredere hjemme at hidsætte en statistik over indløbets dybde til havnen regnet fra 1889—99, og skal jeg tilføie den bemærkning, at havnen og indløbet har været bedre dette aar end nogensinde tidligere.

1889	11 ft.	4 $\frac{1}{2}$ "	1895	12 ft.	1"
1890	10 "	1"	1896	15 "	11 $\frac{1}{4}$ "
1891	10 "	9"	1897	17 "	3"
1892	13 "	8 $\frac{3}{4}$ "	1898	18 "	7"
1893	13 "	4"	1899	19 "	7"
1894	11 "	11"			

Ved høivande er indløbet ca. 6 ft. dybere.

De største transportskibe har under krigen kommet op indløbet uden vanskelighed, og hænder det kun sjelden, at skibe maa vente udenfor paa reden mere end en à to dage, hvis der er høj sjø og paalandsvind.

Durbans kaianlæg er betydelig forbedret og forlænget, og skjønt der efter krigen vil blive en enorm indførsel, tror jeg neppe, at vore skibsredere hjemme vil have at befrygte nogen nævneværdig forsinkelse i losningen af deres skibe for Natal. Havneforholdene her er udmerket administreret, og havnevæsenet vil altid gjøre sit bedste for at opretholde Durbans gode navn.

Importen til Natal af norske varer er ikke meget betydelig undtagen for trælastens vedkommende, og for denne vil der blive stor efterspørgsel nu.

Den registrerede indførsel til Natal over Durban beløb sig for 1899 til £ 6 718 000. 0. 0 imod £ 5 373 000. 0. 0 for 1898. I disse beløb er medregnet varer importeret i transit, men ikke varer indførte for den britiske regjerings regning.

Fra ovenstaaende tal maa trækkes indførsel af mynt, og dette bringer beløbene ned til

1899.	1898.
£ 5 359 000	£ 5 326 000

Værdien er ikke beregnet efter værdien her, men efter varens pris paa det sted, hvor den er kjøbt, med tillæg af pakning. Før 1899 blev der beregnet 5 pct. tillæg til varens kostende paa det sted, hvorfra den var udført, og for at erholde det rigtige beløb af indførsel for 1899 i sammenligning med 1898 og 97 maa adderes 5 pct., som bringer det følgende udfald

1899.	1898.	1897.
£ 5 627 000	£ 5 326 000	£ 5 983 000

Af indførselsbeløbet for 1899 var £ 1 223 000 for varer indførte i transit til Transvaal og £ 177 000 for varer i transit til Orange Free States (nu Orange River Colony).

Da trælasten som nævnt er den største indførselsartikel fra Norge til Natal, skal jeg tillade mig at give udtømmende oplysninger med hensyn til priser etc., fordi de vil være af interesse for vore exportører hjemme, især hvis nogen af disse skulde ønske at oprette sin egen filial herude. Trælastlagrene her er for tiden ikke meget store, og saavidt jeg kan erfare, ventes der ikke saa mange ladninger iaar, da man venter med at købe i haab om, at hjemmepriserne skal gaa ned. Der tales om at forsøge at indføre granplanker („spruce“) fra Kanada, men jeg betviler, at dette vil skade vor ex-

port til dette marked. Granplanker egner sig ikke her, da de er mere udsatte for at ødelægges af hvide myrer end furuplanker, og som oftest tillader ikke arkitekterne gran i herværende bygninger. Desuden kan ikke længderne af kanadiske planker maale sig med de norske og svenske.

Markedspriserne for trælast stipuleres her pr. løbende fod og stiller sig for øieblikket som følger:

Planker (Deals) furu og skarpkantede, 4de og 5te sort

3×9	op til 17 fod	5 ¹ / ₄ d	pr. fod
"	18 og 19 "	5 ³ / ₄ d	—
"	20 fod og derover	6 ¹ / ₂ d	—
3×11	7 ¹ / ₄ d—7 ¹ / ₂ d	pr. fod	
4×9	8 d	pr. fod	
4×11	10 d	—	

Høvlede bord.

Ceiling boards, furu, kvalitet „colonial mixed & 3rds“.

1 ¹ / ₂ ×6	(5 ⁵ / ₈ ×6 ¹ / ₂)	op til 20 fod	3 ³ / ₄ d	pr. fod
1 ¹ / ₂ ×6	(")	—	7 ⁷ / ₈ d	—
1 ¹ / ₂ ×4 ¹ / ₂	(5 ⁵ / ₈ ×5)	—	1 ¹ / ₂ d	—

Flooring boards, furu, kvalitet „colonial mixed & 3rds“.

7 ⁷ / ₈ ×6	(1×6 ¹ / ₂)	op til 20 fod	1 d	pr. fod
7 ⁷ / ₈ ×6	(")	—	1 ¹ / ₈ d	—

Ovenstaaende priser er forstaaet leveret til kjøberen minus 5 pct. rabat 30/60 dages kredit.

Landing somkostningerne er:

For planker	1 sh. 0 d	pr. ton (40 kubikfod).
" bord	1 sh. 3 d—1 sh. 6 d	pr. ton (40 kubikfod).

Sortering:

For planker	9 d—1 sh. 0 d	pr. ton (40 kubikfod).
" bord	1 sh.—1 sh. 3 d	— (—).

Levering fra lossepladsen til tomt i byen 1 sh. 3 d pr. ton (40 kubikfod).

Told.

For uhøvlet last	1 d	pr. kubikfod.
" høvlet	" 1 ¹ / ₂ d	—

De mest gangbare dimensioner for dette marked er:

Planker 3×9, 4×9, 3×11, 3×8 og 3×6.

Scantlings 3×4¹/₂, 3×3, 2×4¹/₂, 1¹/₂×4¹/₂, 2×3, 4×4.

Bord 1×6¹/₂, 5⁵/₈×6¹/₂, 1×5, 1¹/₈×6¹/₂.

I forbindelse med trælast, som jeg har gjort min væsentligste forretning i her, skal jeg ikke undlade at bemærke, at det er den almindelige tro

hjemme blandt vore trælastexportører, at al mulig trælast kan sælges herude, men dette er en feilagtig opfatning. Det er langt fordelagtigere for vore exportører at sende de dimensioner og kvaliteter, som bruges her, og erholde sine gode priser derfor end at sende ud dimensioner, for hvilke der ingen efterspørgsel er. Efter megen vanskelighed vil man maaske faa afsat saadanne dimensioner, men som oftest til daarlige priser. Jeg har havt anledning til at se last efter last komme ud hjemmefra, som er forringet betydelig i værdi derved, at de indeholder dimensioner, som ikke er gangbare her. Konsignationer som disse bringer kun misnøje baade for afskiber og modtager, som med sin bedste vilje ikke kan afsætte de ulige dimensioner, og jeg vil tilraade vore exportører hjemme saavidt mulig at rette sig efter dette markedes behov, naar de skiber last hid i konsignation.

Spirer kan afsættes her i rimeligt antal, som f. eks. 5 stds. ad gangen som dækslast. De bør ikke sendes med mindre midte end 3"—4" og bør holde fra 28—42 fod i længde. Priserne for spirer varierer efter forespørgselen, men som almindelig pris kan regnes 10 sh.—15 sh. pr. stykke, landet og leveret.

Døre og vinduer fra Norge har været førsøgt her, men da disse var arbeidet efter norsk mønster, passede de ikke. Under mit ophold hjemme isommer satte jeg mig i forbindelse med en af vore trævarefabriker og venter ud i december et prøveconsignment af døre arbeidet efter tegninger og specifikation af de døre, der bruges her. Jeg kan endnu ikke udtale mig om, hvorledes priserne vil stille sig i forhold til priserne for amerikanske døre, men jeg tror, at vi vil være istand til at konkurrere.

Størrelserne og priserne for de mest gangbare døre er følgende:

6' 6"×2' 6"×1 $\frac{1}{4}$ "	med listverk paa begge sider	8 sh.	pr. stykke	
6' 6"×2' 6"×1 $\frac{1}{2}$ "	" — " — "	9 sh.	6 d	pr. stykke
6' 8"×2' 8"×1 $\frac{1}{4}$ "	" — " — "	10 sh.	6 d	" —
6' 8"×2' 8"×1 $\frac{1}{2}$ "	" — " — "	12 sh.	6 d	" —
6' 10"×2' 10"×1 $\frac{1}{2}$ "	" — " — "	14 sh.	"	" —

Ovenstaaende priser er at forstaa leveret til kjøberen minus 5 pct. rabat.

Tolden paa døre er 7 $\frac{1}{2}$ pct. paa hjemmевærdien.

Listverk (Mouldings) kan skibes fra Norge og maa arbeides af furu. Jeg har tilstillet et høvleri hjemme prøver af de forskjellige sorter listverk, der bruges her, og venter ud denne maaned ca. 30 stds. Listverk maa altid bundtes for afskibning og helst være beskyttet ved vragbord.

Størrelserne og priserne er følgende:

3" Cornice (taglist)		1 d	pr. løb. fod
4" — (")		1 $\frac{1}{4}$ d	" —
5" — (")		1 $\frac{1}{2}$ d	" —
6" — (")		2 d	" —
3" Architraves (vindueslist)		1 $\frac{1}{2}$ d	" —

4" Architraves (vindueslist) . . .	1 ⁵ / ₈ d	pr. løbende fod
5" — (") . . .	2 d	" —
6" — (") . . .	2 ¹ / ₄ d	" —
3" O. G. Moulding (for døre) . .	1 ¹ / ₄ d	" —
4" — (") . . .	1 ³ / ₈ d	" —
6" Skirting O. G. (panelingslist) .	1 ¹ / ₄ d	" —
7" — (") . . .	1 ⁵ / ₈ d	" —
9" — (") . . .	2 ¹ / ₄ d	" —

Ovenstaaende priser forstaaes leveret fra tomt her minus 5 pct. rabat.

Kassebord bruges der et betydeligt kvantum af. Jeg har havt flere ordres herfor, men beklager at maatte meddele, at samme gik til svenske exportører, da de kvotationer, jeg modtog fra norske exportører, var meget for høje. Jeg hidsætter specifikation af kasser, som jeg kan sælge her i et antal af ca. 50 000—75 000 pr. aar. Jeg skulde gjerne modtage priser for samme pr. kasse leveret f. o. b. London eller f. o. b. seilskib Antwerpen, men priserne maa være de laveste leveringspriser, da jeg har at konkurrere med svenske og og amerikanske exportører.

Ends	16"×7"× ³ / ₄ "	1 pce. each	} Kasse no. J/S 18.
Sides	19"×7"× ³ / ₈ "	1 " " (actual)	
Lid & Bottom .	19"×16 ³ / ₄ "× ³ / ₈ "	2 " " (")	

Ends	12 ¹ / ₂ "×6 ¹ / ₂ "× ³ / ₄ "	actual 1 piece each	} Kasse no. J/S 11.
Sides	28 ¹ / ₂ "×6 ¹ / ₂ "× ¹ / ₂ "	1 piece each	
Lid & Bottom	28 ¹ / ₂ "×13 ¹ / ₂ "× ¹ / ₂ "	2 " "	

Ends	16"×12 ¹ / ₄ "× ³ / ₄ "	2 pieces each	} Kasse no. J/S. 12.
Sides	29"×12 ¹ / ₄ "× ³ / ₄ "	2 " "	
Lid & Bottom .	28"×17 ¹ / ₂ "× ¹ / ₂ "	2 " "	
4 Bars	13 ¹ / ₂ "×3"× ¹ / ₂ "		

Ends	15"×9"× ³ / ₄ "	2 pieces each (one pce. 6", the other 3" wide)	} Kasse no. J/S. 19.
Sides	23 ³ / ₈ "×9"× ³ / ₄ "	2 pieces each (one pce. 3", the other 6" wide)	
Lid & Bottom .	23 ³ / ₈ "×16"× ¹ / ₂ "	2 pieces each	

Ends	12 ¹ / ₂ "×7"× ³ / ₄ "	1 piece each	} Kasse no. J/S. 13.
Sides	28 ¹ / ₂ "×7"× ¹ / ₂ "	1 " "	
Lid & Bottom .	28 ¹ / ₂ "×13 ¹ / ₂ "× ¹ / ₂ "	2 pieces each	

Ends	8"×9"× ¹ / ₂ "	2 pieces each (one piece 3" & the other 6" wide)	} Kasse no. J/S. 16.
Sides	17 ¹ / ₂ "×9"× ³ / ₈ "	2 pieces each (one piece 6" & the other 3" wide)	
Lid & Bottom .	17 ¹ / ₂ "×9"× ³ / ₈ "	2 pieces each	

Ends	$10'' \times 10\frac{1}{4}'' \times 1\frac{1}{2}''$	2 pieces each (one piece $3\frac{1}{4}''$ & the other $7''$ wide)	} Kasse no. J/S. 15.
Sides	$15'' \times 10\frac{1}{4}'' \times 3\frac{3}{8}''$	2 pieces each (one piece $7''$ & the other $3\frac{1}{4}''$ wide)	
Lid & Bottom .	$15'' \times 11'' \times 3\frac{3}{8}''$	2 pieces each	

Ends	$9'' \times 7\frac{1}{2}'' \times 1\frac{1}{2}''$	1 piece each	} Kasse no. J/S. 17.
Sides	$14\frac{1}{4}'' \times 7\frac{1}{2}'' \times 3\frac{3}{8}''$	1 " "	
Lid & Bottom .	$14\frac{1}{4}'' \times 10'' \times 3\frac{3}{8}''$	1 " "	

Ends	$12\frac{1}{2}'' \times 6\frac{1}{2}'' \times 3\frac{3}{4}''$	1 piece each	} Kasse no. J/S. 20.
Sides	$20'' \times 6\frac{1}{2}'' \times 5\frac{5}{8}''$	1 " "	
Lid & Bottom .	$20'' \times 13\frac{5}{8}'' \times 1\frac{1}{2}''$	2 pieces each	

Tykkelsen af endestykkerne J/S. 11 og J/S. 20 og tykkelsen af laag, bund og sider af J/S. 18 er „actual“. Alle andre tykkelser er „nominal“, og maa der fradrages $\frac{1}{16}''$ for saging.

Færdige træhuse finder desværre intet marked her, da de er meget uholdbare paa grund af de hvide myrer, som spiser sig ind i træet. Desuden er der for Durbans vedkommende indført murtvang inden byens grænser.

Fyrstikker fabrikeres nu herude, og vi har ikke mindre end 3 fabrikere i Durban alene. De fyrstikker, der fabrikeres her, er upaaklagelige, og jeg frygter for, at de snart vil fortrænge norske og svenske fabrikata. De nuværende priser varierer fra 2 sh. 9 d—3 sh. 6 d pr. gross minus 5 pct. rabat, og da tolden paa importerede fyrstikker er 2 sh. pr. gross, vil man forstaa, at det er meget vanskeligt for os at konkurrere.

Klipfisk har jeg solgt flere partier af, men beklager, at vore eksportører ikke vil rette sig efter mine raad med hensyn til pakning. Det er absolut nødvendigt, at der ikke pakkes mere end 56 lbs. pr. hver trækasse, da dette er den størrelse, som sælges her. Jeg har megen vanskelighed med at afsætte kasser paa 112 lbs. eller mere og vil kun nødig modtage saadanne partier.

Spiger. Jeg har henvendt mig til et par fabrikker hjemme om at fabrikere spiger efter amerikansk mønster, men de fandt desværre, at de ikke kunde gaa ind herpaa, før jeg sendte dem substansielle ordres. Dette er desværre ikke muligt, før jeg har modtaget et prøveparti og faar anledning til at se, hvorledes priserne stiller sig. Jeg skal tillade mig at bemærke, at tyske fabrikanter næsten altid er villige til at fabrikere en vare efter modtaget mønster og selv vil risikere, om varen vil finde et marked eller ikke. De amerikanske spiger (cut nails) er ikke saa gode som vore, men langt billigere, og dette har meget at sige herude.

Tapeter har jeg lagt betydeligt arbejde i og haaber, naar krigen er forbi, at kunne indsende gode ordres herfor.

Papir. Der har været lidet at gjøre i denne branche, da de fleste

avisers kontrakter ikke udløber før om 3 à 4 maaneder. Man har ventet med at købe i haab om, at priserne skal falde, men da der ingen udsigter er herfor, vil de snart blive nødt til at købe. De fleste aviser køber gennem London, men jeg søger alligevel at sikre et par kontrakter for direkte afskibning.

Exporten fra Natal er ganske betydelig og forøges hvert aar. De vigtigste artikler er følgende:

Uld. Paa grund af krigen har der været meget lidet uld udført herfra i løbet af de sidste tolv maaneder, men jeg erfarer, at der er meget uld oppe i landet, som vil blive skibet, saasnart jernbanen er aabnet for den almindelige trafik. Jeg agter at sende forskellige prøver af uld til nogle af vore fabriker hjemme og vil forsøge paa at faa en direkte forbindelse istand. Priserne for uld vil antagelig falde i den nærmeste fremtid paa grund af de store kvanta, som vil blive sendt herved.

Sukker skibes mest til Kapkolonien, og der kan neppe være tale om nogen forretning med Norge i denne vare.

The og kaffe. Disse er af daarligere kvalitet, end der som regel sælges hjemme, men jeg er lovet et prøveparti at sendes hjem for at undersøge, hvordan kvaliteter og priser stiller sig i forhold til kaffe og the fra andre markeder.

Preserveret frugt er af udmerket kvalitet, men kan kun skibes hjem som en raritet, da den falder for kostbar.

Tobak. Denne dyrkes mest for lokalt brug og for export til Transvaal og er endnu ikke bragt til det stadium, at den med fordel kunde introduceres i Europa. Den tobak, der dyrkes, passer kun for røgtobak, men da denne er saavidt forskellig fra den, der bruges hjemme, vilde det tage tid, før man blev vant til den. Under krigen har tobakken været for dyr — 6 d — 9 d pr. lb. — til at kunne sendes hjem. Nu er der imidlertid plantet 5 gange saa meget tobak som tidligere, og naar næste høst kommer ind i marts maaned næste aar, vil jeg sende hjem prøver af tobakken, da jeg tror, at der med tiden kan oparbejdes en forretning heri. De normale priser er ca. 3 $\frac{1}{2}$ d pr. lb. f. o. b. Natal.

Angaaende udsigterne efter krigen er det vanskeligt nu at udtale sig med bestemthed. Saavidt jeg kan bedømme, vil der i løbet af de første 12 maaneder blive en stor tilstrømning af indvandrere, og disse i forbindelse med de mange nye miner, der skal aabnes i Transvaal, vil utvilsomt gjøre sit til, at forretningerne vil blive meget blomstrende. Natal vil faa en god del af de forøgede forretninger, og med fornyet kapital, som nu vil komme ind i landet, tror jeg, at man kan vente en blomstrende periode ikke alene i Natal og Transvaal, men over hele Sydafrika.

Jeg vil ikke tilraade folk hjemmefra at reise herud før i marts eller april næste aar, men fra den tid udover vil det ikke blive vanskeligt for folk at erholde arbejde herude.

Forespørgsler etc. bedes adresseret til mit Durbankontor, hvorfra de vil blive prompte besvaret.

Rom.

Aarsberetning for 1899 fra konsul H. Bohn, dateret 10de septbr. 1900.

Heller ikke i det forløbne aar er der indtraadt nogen forandring i de i tidligere beretninger omhandlede forhold med hensyn til handelsforbindelserne mellem dette konsulatdistrikt og Norge og Sverige. En i nogen henseende nævneværdig export herfra til de forenede riger finder ikke sted; importen fra de italienske havnebyer til herværende detaljhandlere bevæger sig inden meget beskedne grænser, der ikke kan sees af statistiken.

Konsulatets virksomhed optages stadig og til sine tider temmelig sterkt af de i Rom fast bosatte, men særlig af de talrige tilreisende normænd og svensker, navnlig kunstnere og videnskabsmænd.

Hvad derimod angaar pleie og udvikling af handelsforbindelserne mellem det herværende distrikt og de forenede riger, er paa grund af de i tidligere beretninger udførlig skildrede forhold en forandring eller udvidelse i nogen overskuelig fremtid ikke at vente.

Indhold: **Havre** s. 693. — **Rom** s. 772. — **Indberetning fra kommerciel stipendiat i Sydøstafrika Viggo Berek** s. 765.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 16.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Lübeck.

Aarsberetning for 1899 fra konstitueret generalkonsul Hermann Warncke.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Fil Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	1	246	6	3 249	7	3 495	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	1	259	9	3 090	10	3 349	-	-	1	182	1	182
Sum	2	505	15	6 339	17	6 844	-	-	1	182	1	182
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	5	974	46	15 593	51	16 567	1	156	7	1 883	8	2 039
Seilskibe	21	3 442	16	4 683	37	8 125	5	312	3	138	8	450
Sum	26	4 416	62	20 276	88	24 692	6	468	10	2 021	16	2 489
Totalsum af ladede												
fartøier	28	4 921	77	26 6 5	105	31 536	6	468	11	2 203	17	2 671
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	4	1 135	4	1 964	8	3 099
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	259	7	2 435	8	2 694
Sum	-	-	-	-	-	-	5	1 394	11	4 399	16	5 793
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	827	3	827	18	5 276	26	8 679	44	13 955
Seilskibe	-	-	3	83	3	183	16	3 479	18	5 074	34	8 553
Sum	-	-	6	1 010	6	1 010	34	8 755	44	13 753	78	22 508
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	6	1 010	6	1 010	39	10 149	55	18 152	94	28 301

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 523 930.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 16 750.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 117 dr. 145 492 tons, til hovedstationen 995 dr. 249 121 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 280.91, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 558.32. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 6 176.13, ved vicekonsulsstationerne kr. 7 593.40.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 37.33, i svenske sager kr. 1 321.44.

Den norske skibsfart fordeler sig som følger paa hovedstationen og hver af de derunder hørende vicekonsulsstationer:

Norske fartøier.

Havn.	Seilfartøier.		Dampfartøier.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lybeck	10	3 349	7	3 495	17	6 844
Apenrade	—	—	—	—	—	—
Cappeln	—	—	—	—	—	—
Flensburg	6	1 318	18	5 044	24	6 362
Hadersleben	1	62	4	1 056	5	1 118
Heiligenhafen	—	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	1	116	1	116
Itzehoe	6	381	5	780	11	1 161
Kiel	16	2 708	11	5 909	27	8 617
Neustadt	—	—	—	—	—	—
Rendsburg	3	721	3	1 251	6	1 972
Rostock	1	62	10	2 521	11	2 583
Schleswig	1	64	—	—	1	64
Wijk	—	—	—	—	—	—
Wismar	6	2 992	2	717	8	3 709
	50	11 657	61	20 889	111	32 546
Mod i aaret 1898	91	18 075	54	21 108	145	39 183
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

Medens den svenske skibsfart paa dette generalkonsulats distrikt i hele den sidste femaarsperiode viser en jevn stigning, har den norske skibsfart, saavel hvad fartøiernes antal som deres tonnage angaar, holdt sig nogenlunde uforandret i samme tid.

Sammenlignet med aaret 1898 viser den svenske skibsfart en forøgelse i fartøiernes antal af 100 stk. og i den sammenlagte drægtighed af 22 251 tons,

medens den norske skibsfart viser en formindskelse i fartøiernes antal af 34 stk. og i den sammenlagte drægtighed af 6 637 tons.

I henseende til de optjente bruttofragter har den svenske skibsfart at opvise en forøgelse med kr. 469 705.00, den norske derimod en formindskelse med kr. 22 082.00.

Svenske fartøier	1899		kr. 3 540 556.00
	1898		” 3 070 651.00
	1897		” 2 763 022.00
	1896		” 2 756 177.00
	1895		” 2 330 925.00

Norske fartøier	1899		kr. 540 680.00
	1898		” 562 762.00
	1897		” 439 067.00
	1896		” 343 448.00
	1895		” 471 900.00

Da Lybeck aarlig besøges af omkring 500 svenske passagerfartøier, vilde bruttofortjenesten vise sig betydelig større, hvis opgaver angaaende passagerafgifter havde været at erholde.

Hvad særskilt skibsfarten paa hovedstationen Lybeck angaar, da ankom der til denne havn ifølge officielle, af herværende toldkammer meddelte opgaver:

Nationalitet.	1899.			1898.	
	Antal.	Drægtighed i kb.-m.	Antal.	Drægtighed i kb.-m.	
Tyske	1 249	519 031	1 431	633 513	
Svenske	1 004	612 799	877	580 495	
Danske	324	138 497	283	117 833	
Russiske	238	231 370	230	204 859	
Norske	17	19 374	28	20 181	
Engelske	15	11 689	19	19 699	
Hollandske	13	7 902	8	1 719	
Belgiske	—	—	1	1 575	
Østerrigske	—	—	—	—	
Summa	2 860	1 540 662	2 877	1 579 874	
hvoraf dampfartøier	1 783	1 255 310	1 869	1 250 814	
„ seilfartøier	1 077	285 352	1 008	329 060	

Som det heraf fremgaar, udviser den tyske skibsfart paa Lybeck i aaret 1899, saavel hvad fartøiernes antal som deres tonnage angaar, en ikke ubetydelig tilbagegang mod foregaaende aar.

Sverige indtager, hvad fartøiernes antal angaar, den anden plads, men med hensyn til den samlede drægtighed første plads eller henimod 100 000 tons mere end Tyskland.

Den livlige forbindelse mellem Lybeck og Danmark og Rusland — specielt Finland — stiller disse landes flag i respektive tredje og fjerde række, hvad fartøjernes antal angaar, men i modsat orden, hvad drægtighed betræffer.

De svenske dampfartøier, som besøgte Lybeck, bestod for den største del af i regulær fart gaaende. De linjer, som trafikeredes af disse, var:

1. Lybeck—Kjøbenhavn—Malmø, daglig i en større del af aaret, og derfra vestkysten op til Göteborg 3 à 4 gange i ugen.

2. Lybeck—Kalmar—Stockholm i aarets 3 første maaneder 1 gang hver uge, i sommermaanederne 3 gange i ugen samt om høsten til aarets slutning 2 à 3 gange i ugen.

3. Lybeck—Karlskrona—Kalmar—Oskarshamn—Westervik—Norrköping—Stockholm fra april maanedes begyndelse til midten af december 1 gang i ugen.

4. Lybeck—Ystad—Åhus—Karlshamn—Karlskrona—Norrköping (med eventuelt anløb af Cimbrishamn) 1 gang hver anden uge fra midten af marts til midten af december.

5. Lybeck—Gefle—Söderhamn—Hudiksvall—Sundsvall—Hernösand 1 gang i ugen i skibsfartaaret;

6. Lybeck til de nordenfor Hernösand liggende havne Umeå, Piteå og Luleå 3 à 4 gange om maaneden.

Paa Kjøbenhavn—Malmö—vestkystlinjen falder 342 reiser, paa syd- og østkystlinjerne 175 reiser, ved hvilke der ind- og udførtes ikke blot stykgods, men ogsaa massegoods af allehaande slags.

Med undtagelse af stykgods og andre transitvarer gives her ikke ofte last til returfragter for vore hid ankommande fartøier.

Af de 405 afgaaede seilfartøier gik saaledes ikke mindre end 250 i ballast og af disse alene 36 til andre end svenske havne.

Uagtet ruten Kristiania—Lybeck via Kjøbenhavn for omlastning af varer tilbyder en temmelig regelmæssig tilslutning, kan dog benyttelsen af denne ikke vel komme i betragtning for større partier, der ifølge sin natur ikke taaler en dobbelt omladning og de dermed forbundne højere fragttudgifter. I endnu højere grad gjælder dette for maskiner og massegoods.

I anledning heraf paagaar der underhandlinger mellem interesserede i Kristiania og Lybeck angaaende istandbringelse af en direkte forbindelse 1 gang ugentlig hele aaret undtagen fra 15de december til 15de januar mellem de nævnte byer.

De i dette øjemed hid ankomne underhandlere fra Kristiania har nydt den største imødekommenhed, og den paatænkte forbindelse vil sandsynligvis komme istand.

Sammenlignet med ruten Kristiania—Hamburg vil den nye trade medføre en tidsbesparelse af 12 timer.

Sommeren 1900 leveredes fra det herværende Kochs verft to for norsk regning byggede dampfartøier paa 775 og 776 reg. tons.

Passagertrafikken

paa de mellem Lybeck—Kalmar—Stockholm og Lybeck—Kjøbenhavn—Malmö gaaende dampfartøier var i 1899 paa det nærmeste lig foregaaende aars.

Fragterne.

Trælastfragterne, som i begyndelsen af skibsfartstiden omtrent var de samme som i 1898, forhøiedes snart og steg end yderligere i løbet af sommeren, men faldt atter mod høsten.

Med seilskibe noteredes pr. std. fra Sydsverige (Karlskrona—Westervik) mk. 15—18; fra Norrköping mk. 17—19, i november mk. 20 og fra Gefle mk. 20—21, undtagelsesvis mk. 19. Fragterne fra Söderhamn og Hernösand, som til en begyndelse var mk. 19—21, steg derefter til mk. 23—24 og faldt atter i september til mk. $21\frac{1}{2}$ — $22\frac{1}{2}$.

Fra Umeå betaltes mk. 24—26 pr. std. for spirer, fra Piteå og Skellefteå beløb fragterne sig til mk. 4.50 for $31\frac{1}{2}$ kbm., senere i aaret mk. 5.60—6.10. Med dampskib fra Gefle betaltes mk. $22\frac{1}{2}$ — $23\frac{1}{2}$; fra Söderhamn og Hernösand mk. $22\frac{1}{2}$ —24 og fra Skellefteå og Luleå mk. 26—27.

Jernfragterne fra Gefle og Hudiksvall var mk. 5 pr. ton. For granit fra Lysekil betaltes mk. $4\frac{1}{4}$ —5 og fra Karlshamn mk. $4\frac{1}{2}$ —5 pr. ton. Med dampfartøi fra Lysekil i vinterens løb noteredes mk. $5\frac{1}{2}$ —6 pr. ton.

Dampskibsfragterne fra England og Skotland for kul opgik til 5 sh. 3 d—6 sh. pr. ton, for pitch-pine fra Pensacola til £ 5. 5. 0—£ 5. 15. 0 pr. std.

Import og export.

I det almindelige opsving, som Tysklands handel, industri og næringsveie i det forløbne aar udviser, har Lybeck paa en tilfredsstillende maade deltaget.

Den samlede import fra Sverige udviser høiere tal end i det foregaaende aar, eftersom indførselen foruden af jern og staal i stænger, plader og knipper, færdige døre, granit ogsaa importen af speditionsgods er steget. Alene i importen af ganske faa varer er en formindskelse indtraadt f. eks. fisk og tyttebær.

Udførselen til Sverige stillede sig ligeledes gunstig, da den svenske industris behov for maskiner, T-jern, jernbaneskiner, finere og grove jernvarer, uld, kunstuld (shoddy), hamp, blaar og lin stadigt forøges.

Indførsel fra Norge til Lybeck.

		1897.	1898.	1899.
Baade	stk.	4	3	—
Fisk, fersk	deciton	—	8 571	2 541
Huder, saltede	”	149	—	462
Is	”	—	34 084	36 200
Jern til smeltning	”	23	—	—
Kunstuld	”	—	—	57
Læder til limkogning	”	25	—	—
Maskiner	”	45	27	50
Sild	tdr.	408	3 148	301
Skind, kalve-	deciton	314	307	809
Sten, granit	”	—	—	65 000
Tran	”	150	108	55
Træ, planker og bord	”	993	—	—

Trævarehandelen og træindustrien.

Indførselen af svenske trævarer til Lybeck var i 1899 noget livligere end i det foregaaende aar og udviser følgende tal:

Planker og bord	ca.	42 000	std.
Bjelker	”	2 550	”
Døre m. m.	”	4 570	”
	ca.	49 120	std.

Især om høsten indtraf store partier af trævarer.

Tjære.

Heraf indførtes i 1899 fra Sverige 1585 hele og 657 halve tønnder mod 2 523 tønnder i 1898.

Da produktionen af tjære i Sverige i 1899 var noget mindre end i det foregaaende aar, fordredes for samme temmelig høje priser, nemlig mk. 28 pr. tønne mod mk. 20—24½. Importørerne var nødsaget til at akceptere denne pris, eftersom produktionen ogsaa i Finland stod betydelig tilbage for 1898 aars. Uagtet det i oktober og november lykkedes at indføre anseelige partier — vistnok til de stadig stigende priser —, var lagrene dog ved aarets slutning ca. 5 000 tønnder mindre end ved aarets begyndelse.

Da markedet er overordentlig fast, er en forøget prisstigning for 1900 at forvente.

Tyttebær.

Den samlede import af tyttebær opgives for 1899 at udgjøre 16 666 decitons mod 17 769 decitons i 1898.

Indførselen tog paa grund af den forsinkede høst ikke sin begyndelse før i slutningen af august.

Da høsten af tyttebær i det sydlige Sverige slog næsten aldeles fejl, var priserne i begyndelsen betydelig høje, nemlig mk. 42—44 pr. 100 kg., men efterat indførselen fra det mellemste og nordlige Sverige var begyndt, sank disse til mk. 24—34 pr. 100 kg.

For god vare holdt priserne sig desuagtet høje, og turde man som gennemsnitspris for 1899 kunne fastsætte mk. 36 pr. 100 kg. mod mk. 28 for 1898.

Krebs.

Indførselen af krebs udviser en ikke ubetydelig formindskelse, nemlig 32 700 kg. i 1899 mod 43 700 kg. i 1898. Prisen var temmelig vekslende: fra januar til juni betaltes kr. 20—24 og fra august til december kr. 22—35 pr. kurv à 40 kg. f. o. b. svensk exporthavn.

Affersk sild indførtes fra Sverige 82 004 deciton mod 124 808 decitons i aaret 1898 og fra Norge 2 541 decitons mod 8 571 decitons i 1898.

Blot garnsild forekom af fersk sild, og var prisen paa denne:

Januar, svensk		mk.	8½—14
Februar —		„	12 —16
— norsk		„	8 —10
Marts, svensk		„	12 —16
— norsk		„	9 —12
alt pr. kasse à ca. 100 kg.			
Oktober, svensk		„	2.75— 3.50
November —		„	„ „
pr. val (à 80 stk.)			
December, svensk		„	13 —28
pr. kasse à ca. 100 kg.			

Ifølge herværende handelskammers opgave udgjorde importen af salt sild fra Sverige 1 465 tønnder og fra Norge 300 tønnder.

For norsk sild har priserne været de samme som i 1898 nemlig mk. 26, 24, 22 for KKK, KK og K cif. Lybeck, dog blev omsætningen ikke stor, da efterspørgselen var ubetydelig.

Is.

Paa grund af den foregaaende vinters mildhed blev ishøsten mindre god, hvorfor bryggerier og isforbrugere for en stor del maatte dække sit behov fra Norge.

Isimporten blev derfor betydeligere end det foregaaende aars: til Lübeck indførtes 36 200 tons blokis, som om vaaren noteredes til mk. 6—9 pr. ton og om høsten til mk. 12 pr. do.

Paa Keiser Wilhelmskanalen vokser trafikken stadig, og et ikke ubetydeligt antal svenske og norske fartøier har i det forløbne aar passeret samme.

Elbe-Trave-kanalen.

Det nye opsving, som Lübecks handel ved dette forbindelsesled med Elben unegtelig vil komme til at faa, stiller selvfølgelig ogsaa større fordringer til Lübecks havn og forbindelsen gennem Travefloden med Østersjøen. Man har ogsaa allerede begyndt at ruste sig for at kunne møde den forventede større trafik.

Ifølge opgjorte og fastsatte projekter skal indløbet til Travemünde erholde en dybde af 8.5 m., strækningen fra indløbet til Travemünde havn samt selve havnen 8 m. og strækningen fra havnen til Lübeck 7.5 m.; desuden er det besluttet senest i aaret 1912 at fordybe hele seilleden til 8.5 m.

Ved en fra Aveland til Gothmund foretagen gennemskjæring kommer seilleden Travemünde—Lübeck til betydelig at forkortes. Endvidere skal der anlægges en liggeplads for sjø- og kanalbaade for direkte omladning fra fartøi til fartøi.

Apenrade.

Havnen besøgte i aaret 1899 af 71 svenske seilfartøier dr. 6 768 tons og 4 svenske dampfartøier dr. 517 tons. Med de førstnævnte indførtes 3 000 kbm. spirer, 415 kbm. bjelker, 11 506 kbm. bord, 279 kbm. planker, 65 kbm. battens, 1 000 sækker mais og 85 tons oljekager; med de sidste 909 kbm. bord og 273 tons oljekager.

73 fartøier afgik i ballast, 1 med last af 99 tons hvede til Sverige.

Cappeln.

Til havnen ankom i aaret 1899 24 svenske seilfartøier dr. 1 903 tons.

Indførselen med disse fartøier udgjorde: 520 kbm. spirer og bjelker, 2 997 kbm. bord og planker fra Sverige, 560 kbm. bord fra Finland og 228 tons stenkul fra England.

Med 4 svenske fartøier exporteredes til Sverige 454 tons hvede; de øvrige afgik i ballast.

Norsk trælast indføres fremdeles til Cappeln delvis med egne fartøier, som expederes til norske havne med aspe-, bøge- og egestokke.

Flensburg.

Stedet besøgtes i aaret 1899 af 127 svenske seilfartøier dr. 11 312 tons, 12 svenske dampfartøier dr. 2 657 tons, 6 norske seilfartøier dr. 1 318 tons og 18 norske dampfartøier dr. 5 044 tons.

Af disse fartøier ankom fra Sverige 75 med trælast, 5 med træmasse, 34 med sten og 1 med jern, fra Norge 2 med trælast, medens de øvrige fra Danmark, Finland, Tyskland, Rusland og England indførte sten, jern, tagpap, salt, kornvarer, petroleum, træ og kul.

Fra havnen afgik 4 dampfartøier og 93 seilfartøier i ballast til Sverige; kun 1 seilfartøi med last. Af de øvrige gik flertallet til Ekensund i Flensburgerfjorden for at laste mursten, nogle til England samt til russiske, finske og tyske østersjøhavne.

Det samlede antal afgaaede fartøier var i aaret: 12 damp- og 118 seilfartøier, medens 9 lagde op i vinterhavn.

For trælast betaltes i fragt fra de smålandske udskibningssteder: fra 9 til 13½ øre pr. kbf. og mk. 18—24 pr. std., fra Karlstad 14½—15 øre pr. kbf., fra Gefle, Söderhamn og Sundsvall mk. 19—27 pr. std., fra Hernösand mk. 21—30 pr. std., medens der fra Nederkalix betaltes mk. 4¾ pr. 31½ kbf.

For træmasse fra Sverige betaltes mk. 13.50 pr. ton, for sten fra det sydlige Sverige mk. 4—6 pr. ton.

Kornfragterne fra de tyske og russiske østersjøhavne var middelmaadige.

Fra England betaltes for skibsbygningsmateriale (jern) fra 9 sh. til 11 sh. 3 d pr. ton, for salt 7 sh. 9 d pr. ton.

I fragt betaltes for trælast fra Norge mk. 20 pr. std., fra Finland 23 pf. pr. kbf., fra Rusland for kornvarer mk. 12 pr. 2 000 kg. og indtil mk. 8.23 pr. ton, for sleepers 44 pf. pr. stykke, fra England for jern 9 sh.—10 sh. pr. ton, for kul 6 sh. 4½ d til 7 sh. 3 d pr. ton og for salt 6 sh. 6 d til 7 sh. pr. ton.

Norsk is indførtes ikke, ihvorvel ishøsten paa grund af den foregaaende milde vinter var faldt daarlig ud.

Den hovedsagelige indførselsartikel fra Sverige var i lighed med foregaaende aar trævarer, og har importen heraf i aaret 1899 været betydelig større end i det foregaaende aar.

Træmasse indførtes af herværende papirfabriker. Af granitsten indkom 3 565 tons til anvendelse for de mange nye gadeanlæg, og var importen heraf større end i 1898.

Af stangjern importeredes 150 tons til industrielt brug.

Trævarehandelen har i 1899, hvad Flensburg med omegn betræffer, været særdeles livlig og fordelagtig.

Hovedindførselen af bord fra Sverige kom som sedvanlig fra distrikterne ved Kalmar og op til Hernösand. Fra Norge og Finland leveredes alene ringe kvantiteter.

Hadersløben.

Havnen besøgte i 1899 af 49 svenske seilfartøier dr. 4 006 tons, af 4 svenske dampfartøier dr. 850 tons, af 1 norsk seilfartøi dr. 62 tons og 4 norske dampfartøier dr. 1 056 tons.

Fra Sverige indførtes: 5 300 kbm. bord og planker samt 3 400 kbm. spirer.

Heiligenhafen.

Stedet besøgte i aaret 1899 af 11 svenske seilfartøier dr. 1 029 tons og af 1 svensk dampfartøi dr. 116 tons.

Handelen med de forenede riger har havt omtrent samme omfang som i de senere aar.

Kulindførselen fra England er foregaaet ogsaa med svenske fartøier.

Holtenau.

Til havnen ankom i aaret 1899 8 svenske seilfartøier dr. 599 tons, 1 svensk dampfartøi dr. 328 tons og 1 norsk dampfartøi dr. 116 tons.

Den svenske skibsfart udviser nogen formindskelse mod aaret 1898, da pladsen besøgte af 26 svenske seilfartøier dr. 1 532 tons.

Itzehoe.

Havnen besøgte i 1899 af 20 svenske seilfartøier dr. 3 191 tons, 1 svensk dampfartøi dr. 95 tons, 6 norske seilfartøier dr. 381 tons samt 5 norske dampfartøier dr. 780 tons.

Uagtet priserne i Sverige paa trævarer var temmelig høje og fragterne gode, er importen fra saavel Sverige som Norge i det forløbne aar blevet betydelig forøget, hvilket fornemmelig er at tilskrive trævarehandelen og den blomstrende cementindustri i Itzehoe og sammes omegn.

Kontrakter om leverance for vaaren 1900 er allerede blevne afsluttede, og de allerede forud høje trævarepriser for nævnte leverancer er yderligere steget med 15 pct.

Hvad fragterne betræffer, er de de samme som i aaret 1899.

Itzehoes havn, som, hvad dybden angaar, lod noget tilbage at ønske, er ved omfattende foranstaltninger i denne henseende i betydelig grad blevet forbedret.

Kiel

besøgt i aaret 1899 af 209 svenske seilfartøier dr. 16 028 tons, 99 svenske dampfartøier dr. 42 437 tons, 16 norske seilfartøier dr. 2 708 tons og 11 norske dampfartøier dr. 5 909 tons.

Med ovennævnte 308 svenske fartøier indførtes 42 437 tons forskellige varer. Hovedindførselen fra Sverige var 29 971 kbm. bygningstømmer, 63 988 tons gadesten, 11 118 tons teglsten, 23 362 tons fersk fisk, 1 920 tons saltet fisk, 1 689 tons frugt, 18 770 tons trævarer, 5 437 tons træ- og papirmasse og 321 tons fyrstikker.

Med norske fartøier indførtes fra Norge 2 602 tons is, 252 tons trævarer, fra andre lande 5 041 tons kul, 347 tons trævarer og 375 tons sten. Fra Norge importeredes tillige 6 105 010 kg. is, 1 050 kg. fisk og 104 000 kg. sagspaan.

Neustadt.

Til stedet ankom i 1899: 33 svenske seilfartøier dr. 2 612 tons og 7 svenske dampfartøier dr. 2 191 tons.

Den svenske skibsfart udviser i henseende til fartøjerne samlede drægtighed i sammenligning med 1898 en forøgelse af ca. 33 pct.

I aaret 1898 ankom 6 norske fartøier til Neustadt, medens der i aaret 1899 ikke foregik nogen skibsfart fra Norge med egne fartøier.

Trævarer indførtes fra Sverige med 24 seilfartøier og 1 dampskib; med samme vare afgik 9 seilfartøier og 2 dampfartøier. Forøvrigt foregik exporten til de forenede riger med andre landes fartøier.

Rendsburg.

I aaret 1899 besøgt Rendsburgs havn af 33 svenske seilfartøier dr. 4 415 tons, 3 svenske dampfartøier dr. 1 130 tons, 3 norske seilfartøier dr. 721 tons og 3 norske dampfartøier dr. 1 251 tons.

Importen af svenske trævarer blev næsten lig forrige aars. Finland optraadte som skarp konkurrent hovedsagelig i tilhugne spirer og lægter.

Rostock.

Havnen besøgt i 1899 af 109 svenske seilfartøier dr. 9 952 tons, 23

svenske dampfartøier dr. 5 211 tons, 1 norsk seilfartøi dr. 62 tons og 10 norske dampfartøier dr. 2 521 tons.

Den hovedsagelige import fra Sverige med svenske fartøier udgjorde 11 986 kbm. bord og planker, 4 621 kbm. spirer og bjelker, 207 tons kalksten, 2 961 tons sten og granit, 5 114 stkr. slibestene, 60 000 stk. klinkersten og 60 000 kg. tjære.

Desuden indførtes fra Sverige med andre landes fartøier: 530 kbm. bord, 215 kbm. spirer, 210 fade stenkulstjære, 84 500 stk. klinkersten, 59 500 stk. ildfast sten, 484 tons granit, 4 292 tons kalksten.

Af norske fartøier ankom til havnen 1 seilfartøi dr. 62 tons og 10 dampfartøier dr. 2 521 tons.

Med hensyn til importen af norsk fedsild kan en betydelig tilbagegang konstateres.

De ringe forraad, som ved aarets begyndelse fandtes paa sælgernes hænder, samt den ubetydelige indførsel af fedsild, som derefter fandt sted, var utilstrækkelig for at tilfredsstille efterspørgselen efter varen.

Med spænding imødesaaes indgangen af det norske sommerfiske, men forhaabningerne skuffedes, og man henvistes til at dække behovet med tysk, hollandsk og skotsk sild.

Da endelig de første smaa ladninger ankom, var silden af ubetydelig størrelse og derfor uskikket for konsumtionen der.

Af nævnte grund kunde handelen med den norske fedsild ikke udvikle sig gunstig, især da dertil kom, at sorteringen var daarlig, og at uhørt høie priser forlangtes.

Alene den omstændighed, at de tyske og hollandske sildefiskerier ogsaa afgav sild af ringe størrelse, og at høie priser desuagtet forlangtes, kan man tilskrive, at mindre indkjøb gjordes ogsaa af den norske fedsild.

Hele handelen med norsk fedsild blev imidlertid saa ubetydelig, at man paa mange aar ikke kan opvise et mindre fordelagtigt resultat.

Totalindførselen af fedsild udgjorde i aaret 1899:

7 500 tønnder norsk vare, 5 500 tønnder skotsk, 1 500 tønnder hollandsk og 7 000 tønnder tysk vare, tilsammen 21 500 tønnder.

Gjennemsnittspriserne for norsk fedsild var i 1899:

Ved aarets begyndelse.		
KK.	K.	MK.
Mk. 24.00	Mk. 24.00	Mk. 16.00
I sommermaanederne.		
K.	MK.	M.
Mk. 45.00	Mk. 38.00	Mk. 26.00

Ved aarets slutning.

K.	MK.	M.
Mk. 43.00	Mk. 33.00	Mk. 22.00

alt pr. tønde i transit.

Forraadene i slutningen af aaret er her paa stedet usedvanlig ubetydelige og beløber sig kun til ca. 3 000 tønder, af hvilke den norske sild udgjør 1 200 tønder.

Med norske fartøier indførtes fra udenlandske havne: 838 tons stenkul, 745 tons jernmateriel til skibsbygning, 100 tons rujern, 282 tons fosfat, samt exporteredes til Sverige 400 tons hvede, hvorimod der med fremmede fartøier ankom fra Norge: 700 tons is og 45 tons træmasse.

Schleswig.

Havnen besøgte i aaret 1899 af 24 svenske seilfartøier dr. 2 195 tons, af 1 svensk dampfartøi dr. 116 tons og 1 norsk seilfartøi dr. 64 tons.

Importen fra Sverige bestod af 1 773 tons bygningstømmer og 30 tons ildfast sten.

Fra Norge indførtes 110 tons bygningsvirke.

Samtlige svenske og norske fartøier afgik i ballast.

Wismar.

Stedet besøgte i 1899 af 207 svenske seilfartøier dr. 33 906 tons, 36 svenske dampfartøier dr. 8 956 tons, 6 norske seilfartøier dr. 2 992 tons og 2 norske dampfartøier dr. 717 tons, altsaa en ikke ubetydelig tilvekst, hvad den svenske skibsfart angaar.

Fra Sverige importeredes hovedsagelig følgende varer med svenske fartøier: 67 406 kbm. planker og bord, 6 053 kbm. bjelker og spirer, 3 042 hl. brændt kalk, 4 344 tons granit, 138 tons klinker, 609 tons træmasse, 133 tons ildfast sten; med et norsk fartøi 156 tons træmasse og med udenlandske fartøier 3 326 kbm. planker og bord, 1 118 kbm. bjelker og spirer, 1 925 tons granit, 130 tons klinker, 275 tons ildfast sten, 167 tons træmasse.

Nogen direkte forbindelse med Norge har i det forløbne aar ikke fundet sted.

Importen af raais er nemlig aldeles udeblevet, idet behovet er blevet dækket dels med egen is, dels med kunstig is. Konsumenterne har tilstrækkeligt af god is, hvorfor nogen import ikke kommer til at finde sted for næstkomende aar.

Til Norge udførtes med 2 norske fartøier 86 tons poteter, 110 tons feltspat og med 1 svensk fartøi 150 tons poteter.

Wijk.

Til stedet ankom i 1899 hverken svenske eller norske fartøier.

Kapstaden.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul A. Ohlsson.

Den norske skibsfart i aaret 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	2	3 444	2	3 444	-	-	2	3 444	2	3 444
Seilskibe	8	6 684	57	47 605	65	54 289	-	-	4	2 652	4	2 652
Sum	8	6 684	59	51 049	67	57 733	-	-	6	6 096	6	6 096
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	4	7 294	4	7 294	-	-	2	3 850	2	3 850
Seilskibe	20	15 031	98	68 525	118	83 556	-	-	11	5 068	11	5 068
Sum	20	15 031	102	75 819	122	90 850	-	-	13	8 918	13	8 918
Totalsum af ladede fartøier	28	21 715	161	126 868	189	148 583	-	-	19	15 014	19	15 014
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	53	45 112	53	45 112
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	53	45 112	53	45 112
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3 444	2	3 444
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	100	72 494	100	72 494
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	102	75 938	102	75 938
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	-	-	-	-	-	-	155	121 050	155	121 050

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 229 129. 0. 0.
 For ordre, reparation eller lignende anløb 19 norske fartøier dr. 12 373 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 37 dr. 27 126 tons, til hovedstationen 8 dr. 8 462 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 177. 11. 0, ved vicekonsulsstationerne £ 275. 16. 3; heraf tilfaldt generalkonsulen £ 137. 18. 1. Af svenske skibe ved hovedstationen £ 30. 6. 9, ved vicekonsulsstationerne £ 68. 5. 10; heraf tilfaldt generalkonsulen £ 34. 2. 11. Ialt tilfaldt generalkonsulen £ 379. 18. 9.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager £ 9. 15. 8, i svenske sager £ 2. 12. 4.

Trods de svævende politiske forholde i Sydafrika, som allerede længe havde gjort sig merkbare, har skibsfarten under de forenede rigers flag paa Kapkoloniens havne, iberegnet den til generalkonsulatets distrikt hørende koloni Natal, for aaret 1899 vist en liden tilvekst mod næstforegaaende aar. Saavel fartøiernes antal som deres sammenlagte tonnage er bleven noget forøget, ihvorvel denne forøgelse ikke fuldt kunde bringe de respektive tal op til, hvad de beløb sig til to à tre aar tilbage.

De ankomne norske fartøiers antal udgjorde for aaret 1899 189 dr. tilsammen 148 583 tons. Næst foregaaende aar var disse tal 171 dr. 125 254, saaledes udvisende en forøgelse af 18 fartøier dr. 23 329 tons.

De ankomne svenske fartøier var i samme tid 37 med en total tonnage af 27 126 tons mod 29 fartøier dr. 18 953 tons det foregaaende aar, hvilket saaledes udgjorde en forøgelse af 8 fartøier og i tonnagen af 8 173 tons.

De ladninger, de norske og svenske fartøier har hidført, bestod som sedvanlig af træ fra Østersjøen og Norge samt stenkul fra England, men et stort antal er ogsaa ankommet hid dels med stykgodsladninger fra Europa, dels med korn og tømmer fra Australien.

Hjemlandenes dampskibe sendes sjelden ud i disse farvande. Kun tre har i forrige aar løst i distriktet — alle norske — med stykgods. Derhos har et par dampskibe anløbet for at indtage ny kulforsyning.

F r a g t m a r k e d e t.

Nogen nævneværdig forandring i fragsatserne hertil har i forrige aar ikke været at iagttage, men saavel træfragterne fra Østersjøen som kulfragterne fra England har holdt sig paa omkring samme rater som de, hvortil der blev sluttet i det næst foregaaende aar. Træfragterne fra Nederbotten har varieret fra 65 sh. 0 d til 72 sh. 6 d pr. standard; fra Göteborg og norske havne er bleven betalt fra 52 sh. 6 d—57 sh. 6 d op til 67 sh. 6 d, alt efter ladningernes størrelse og afskibningsterminen. Stenkulstrag-

terne har vekslet mellem 16 sh. 6 d lige op til 20 sh. à 21 sh. 6 d pr. ton, sidstnævnte rater dog alene i et par enkelte tilfælde.

Jeg tillader mig her at berøre et spørgsmaal, som har været forelagt her-værende Harbour-board, og som, da det først kom paa bane, voldte en vis uro blandt skibsførerne, nemlig at the Harbour-board havde til hensigt at forandre principet for dokafgiftens erlæggelse. Efter det nye forslag skulde denne afgift for seilfartøjerne erlægges med $\frac{1}{2}$ penny pr. ton pr. dag, istedetfor at alle fartøier hidtil har betalt 6 pence pr. ton for 21 dage. Dampskibe skulde efter den foreslaaede takst betale: kullastede $\frac{1}{2}$ penny pr. ton, de øvrige 1 penny pr. ton pr. dag.

Da det har vist sig, at de i den nærværende tarif limitede 3 uger i mange til-fælde ikke har været tilstrækkelige for eksempelvis losning af tømmer og anden træ-last og for indtagning af ballast, især naar fartøjerne losser med egne folk, skulde den nye takst, hvad seilfartøjerne angaar, bevirke nogen forøgelse i dokafgiften, nemlig mellem £ 15. 0. 0 og £ 25. 0. 0 for fartøier af 1 000 à 1 500 tons, hvilket jo, om taksten bliver fastsat, burde tages i betragtning ved fremtidige fragtslutninger. For dampskibe, der har bedre hjælpemidler ved løsningen, vilde taksten derimod være til lettelse. Forslaget hviler imidlertid fremdeles hos the Harbour-board, og det er uvist, om det virkelig vil blive antaget. I alle tilfælde vil tarifen i tilstrækkelig god tid blive kundgjort i alle landes „Shipping Gazette“, saa at den kommer til skibsrederes og befragteres kendskab.

Saaledes som jeg i særskilte skrivelser til regeringerne i Norge og Sve-rige har indberettet, er beklagelig lange ophold lige siden krigens begyndelse blevet foraarsaget den til de forskellige havne ankomne seiltonnage, ophold, som naturligvis har medført betydelige økonomiske tab for fartøiernes rederier. Jeg har aar efter aar advaret mod den farlige certepartiklausul „to discharge according to the customs of the port“, men denne indtages endnu i certepartierne hertil. Under sedvanlige forholde har den allerede vist sig at foranledige betydelige ophold for fartøier, idet de ventede paa „turn“ til at komme ind i dokkerne; hvor meget alvorligere maatte derfor ikke dette op-hold blive, saalænge krigen stod paa. Koutumen er jo som bekjendt, at alle seilfartøier kommer i „turn“ efter dampskibene. Af sidstnævnte er hundreder ankomne befragtede af den engelske regering til overførelse af tropper og krigsfornödenheder, og for dette store antal fartøier maatte i første række kai-plads samt losningsindretninger saasom kraner etc. reserveres. Dertil kommer postdampskibene og de øvrige regulære dampskibslinjers talrige fartøier. Det er da blevet en naturlig følge heraf, at expeditionen af seilfartøjerne har maat-tet tilsidesættes i en meget betænkelig grad. Alene af norske og svenske far-tøier har et antal af tredive paa en gang ligget f. eks. her i Kapstaden, og man har i tilfælde, da trafikken var som størst, kunnet se hundreder af damp-skibe og seilskibe liggende uvirksomme paa reden.

Om at losse fartøjerne der i pramme har der kun i meget ringe udstræk-ning kunnet blive tale, dels paa grund af den store mangel paa pramme og bugserbaade, dels har ogsaa vanskeligheden ligget deri, at al tilgængelig kai-plads allerede forud har været optaget, saa at plads ikke engang har kunnet skaffes til losning af prammene. At tabet i tid og andet for de paa reden ventende fartøier paa grund heraf har været meget stort og alvorligt, er des-

værre et altfor ubestrideligt faktum. Mange af disse fartøier har maattet finde sig i at ligge paa reden i fulde tre maaneder og derover, et fartøj lige op til 107 dage, inden losningen kunde begynde. Jeg har havt talrige konferencer med vedkommende samt raadført mig med de fornemste jurister her, om hvorvidt noget har kunnet gjøres i rederiernes interesse, men intet synes at kunne lægges vedkommende havnemyndigheder eller importører til last i denne henseende. Nogen liggedagserstatning efter førnævnte certepartier har der ikke kunnet blive spørgsmaal om, saa at man med den farlige certepartiklausul har staaet aldeles magtesløs. Der er dog paa den anden side forekommet eksempler paa, at fartøier er ankomne hid uden denne klausul og med fastsatte losningsdage, at regne efter given anmeldelse om ankomsten. Saadanne fartøier er blevet losset i pramme paa reden, og hvis der er blevet spørgsmaal om ophold, er erstatning blevet udredet efter certepartiet. Om en saadan losningsbestemmelse er der dog alene blevet tale i et par enkelte tilfælde blandt de hundreder af fartøier, som er ankommet hid, saa det synes, som om bestemte losningsdage skulde kunne gennemføres, hvis der insisteres derpaa.

Bruttofragterne for de ankomne fartøier beløb sig i aaret 1899 til:

For norske fartøier	£ 229 129
„ svenske —	„ 41 651
Tilsammen	£ 270 780

Oversigt

over de almindelige samt handelsforholdene i Kapkolonien i aaret 1899.

Man havde ventet, at Kapkoloniens handel skulde komme til at lide betydelig som følge af krigen og den tilstand af usikkerhed, som var raadende herude allerede meget længe før dens udbrud, men i virkeligheden og ved granskning af statistiken viser det sig, at den ikke er gaaet tilbage saa meget, som man havde tænkt sig. Det er givet, at en mængde varer er blevet importeret for at holdes i beredskab til krigens slutning, og en hel del er ogsaa blevet importeret i anledning af de store troppemassers ophold hersteds, hvilket forklarer, at nedgangen i totalimporten ikke blev større.

Exporten af koloniens produkter, som i aaret 1898 udgjorde £ 24 423 413. 0. 0 opgik for 1899 til £ 23 247 258. 0. 0, saaledes en formindskelse af £ 1 176 155. 0. 0.

Importen til kolonien, som i 1898 udviste en totalsum af £ 16 621 354. 0. 0, udgjorde derimod i aaret 1899 £ 15 370 971. 0. 0, saaledes en formindskelse af £ 1 250 383. 0. 0. I disse tal er indbefattet værdien af gods, som kom ned fra de tilgrænsende stater, og som blev udskibet gennem koloniens havne, ligesom ogsaa gods, som blev losset i havnene hersteds for videreforsendelse op til disse stater.

Trævarer. Hvad angaar importen af uforædlede saadanne, kommer Sverige som sedvanlig et godt stykke foran Norge, medens derimod, hvad de forædlede trævarer angaar, importen fra Norge i aaret 1899 overgaar den fra de svenske udskibningssteder.

Værdien af de artikler, som berører de forenede rigers export, og som blev importeret til Kapkolonien til forbrug dersteds og i de øvrige sydafrikanske stater, sees for de to sidste aar af følgende tal:

	1898.	1899.
Cement	£ 60 032	£ 71 784
Dynamit og sprængstoffer	„ 115 170	„ 79 171
Jernmanufakturvarer	„ 966 128	„ 957 917
Jern og plader	„ 243 278	„ 213 574
Maskiner	„ 1 070 462	„ 1 067 659
Maltdrikke	„ 101 328	„ 99 378
Ost	„ 67 733	„ 64 141
Smør (iberegnet margarin)	„ 165 580	„ 125 532
Spritvarer	„ 142 289	„ 168 298
Trævarer (uforædlede)	„ 252 580	„ 217 423
Do. (forædlede)	„ 293 740	„ 268 363
Fyrstikker	„ 10 050	„ 7 756
Agerbruksredskaber	„ 95 301	„ 119 374

Af disse artikler er der i aaret 1899 blevet importeret fra de forenede riger til følgende beløb, sammenlignet med de tilsvarende tal for det nærmest foregaaende aar:

	1898.	1899.
Jernmanufakturvarer fra Norge	£ —	£ —
Do. „ Sverige	„ 509	„ 170
Trævarer, uforædlede „ Norge	„ 7 875	„ 13 091
Do., do. „ Sverige	„ 142 264	„ 99 091
Do., forædlede „ Norge	„ 39 558	„ 73 386
Do., do. „ Sverige	„ 78 381	„ 63 083
Møbler „ Norge	„ —	„ —
Do. „ Sverige	„ —	„ 42
Fyrstikker „ Norge	„ —	„ 208
Do. „ Sverige	„ 808	„ 808

Ovennævnte tal angiver dog alene værdien af saadanne artikler, som med direkte leiligheder fra Norge og Sverige er ankommet til Kapkolonien. Oplysning om norske og svenske varer, som er ankommet over andre lande, fremgaar ikke af de statistiske opgaver, idet saadanne varer optages i det lands import, hvorfra de med direkte leilighed er fremkommet.

Følgende tabel viser værdien af de fornemste landes export til Kapkolonien i aaret 1899:

Europæiske lande.

Fra Storbritannien	£ 9 911 503
” Tyskland	” 732 775
” Belgien	” 267 870
” Sverige	” 163 441
” Holland	” 145 892
” Frankrige	” 70 225
” Norge	” 87 979
” Danmark	” 674

Ikke europæiske lande.

Fra Amerikas forenede stater	£ 2 085 391
” Mauritius	” 335 920
” Australien	” 534 954
” Brasilien	” 206 515
” Ostindien	” 234 380
” Natal	” 312 921

I de sidste tre aar er der blevet importeret fra og exporteret til de europæiske lande samt til Amerikas forenede stater til følgende beløb, beregnet i pund sterling:

I m p o r t .		1897.	1898.	1899.
Fra Amerikas forenede stater	£	2 097 495	£ 2 179 646	£ 2 085 391
” Belgien	”	200 041	” 253 429	” 267 870
” Danmark	”	1 439	” 1 116	” 674
” Frankrige	”	99 749	” 61 642	” 70 225
” Tyskland	”	819 246	” 761 243	” 732 775
” Holland	”	203 968	” 175 024	” 145 892
” Italien	”	5 453	” 13 190	” 12 468
” Norge	”	96 270	” 47 581	” 87 979
” Sverige	”	223 675	” 222 205	” 163 441
” Portugal	”	122	” 1 127	” 3 962
” Rusland	”	4 941	” 2 018	” 791
” Storbritannien	”	12 839 271	” 11 443 178	” 9 911 503

E x p o r t .		1897.	1898.	1899.
Til Amerikas forenede stater .	£	49 725	£ 28 799	£ 21 900
” Belgien	”	19 733	” 53 886	” 20 044
” Danmark	”	—	” —	” —
” Frankrige	”	14 055	” 8 720	” 28 177
” Tyskland	”	39 373	” 49 855	” 47 633
” Holland	”	4 330	” 2 657	” 2 080
” Italien	”	200	” 110	” —
” Norge	”	50	” —	” —
” Sverige	”	22	” 6	” —
” Storbritannien	”	19 019 161	” 23 969 425	” 22 647 719

Værdien af de fornemste artikler eksporterede fra Kapkolonien udgjorde for aaret 1899 som følger. Til sammenligning anføres ligeledes disse tal for aaret 1898:

	1898.	1899.
Angorahaar	£ 647 548	£ 779 899
Diamanter	„ 4 566 897	„ 4 135 583
Guld	„ 15 394 442	„ 13 815 683
Huder	„ 199 543	„ 34 012
Kobbermalm	„ 262 830	„ 446 985
Gjede- & faareskind	„ 348 935	„ 374 270
Strudsefjer	„ 748 565	„ 842 000
Uld	„ 1 766 740	„ 2 183 904
Vin	„ 17 583	„ 23 733

Allerede i rapporten for aaret 1898 berørtes de svævende politiske forhold, som i en række af aar havde været raadende oppe i den tilgrænsende stat Transvaal, og som aar efter aar havde syntes at blive stedse mørkere. Misstemningen mellem paa den ene side regjeringen og borgerne i den syd-afrikanske republik og paa den anden side de i Transvaal boende saakaldte „uitlanders“ blev stedse større og større.

Det var disse, som ved industrielle anlæg og merkantile foretagender af forskellig art bragte landet i blomstring, ved indvandringen skabte nye samfund og som bragte landets finanser i en ypperlig tilstand, medens regjeringen og de gamle borgere gjorde alt, hvad de kunde for ved høje skatter og uretfærdige paalæg at fortrykke disse „uitlanders“. Nogen stemme med hensyn til landets forvaltning havde disse sidste naturligvis ikke. Hvad var derfor naturligere, end at de skulde finde disse forhold uudholdelige, og da det store flertal „uitlanders“ var indvandrede engliskmænd, besluttede de sig til at fremlægge sine klagemaal for den engelske regjering, idet de anholdt om dennes bistand til at faa dem afhjulpet. Underhandlinger paa officiel vei tog da sin begyndelse, og alt gjordes for paa denne maade at søge udvirket politiske rettigheder for en del af den udenlandske befolkning i Transvaal. En særskilt konference arrangeredes i mai maaned forrige aar mellem præsident Krüger og Sir Alfred Milner, Kapkoloniens guvernør og High Commissioner, uden at dog en akseptabel overenskomst kunde komme istand. Derefter fortsattes underhandlingerne direkte mellem de britiske og transvaalske regjeringer, men nogen enighed angaaende de opstillede fordringer kunde ikke opnaaes. Det har siden bekræftet sig, at transvaalsboerne siden lang tid tilbage har havt krig i sigte og derfor har indforskrevet en masse vaaben og ammunition. Medens underhandlingerne fandt sted, sammendrog man paa forskellige steder tropper ved grænserne. Situationen blev derved mere og mere kritisk, og da boerne troede sig de herude værende tropper overlegne, kulminerede den slutte- lig i det den 9de oktober fra transvaalsk side afgivne ultimatum til den engelske regjering, at hvis tropperne ikke inden 24 timer var tilbagekaldt fra grænsen, ansaaes dette for at være ensbetydende med en krigserklæring. Da denne fordring ikke kunde efterkommes af den engelske regjering, begyndte fiendtlighederne dermed, at fristatsboerne, som ved traktat var forpligtet til at assistere transvaalsboerne, trængte ind i Natal, medens andre fiendtligheder begyndte omkring Mafeking og Kimberley. Begge disse byer blev snart isolerede,

og da de britiske i begyndelsen ikke havde et tilstrækkeligt antal tropper her ude, saa det meget truende ud for saavel Kapkolonien som kolonien Natal, saa meget mere som man ventede en almindelig reising eller revolution af den talrige hollandske befolkning i sidstnævnte kolonier, som paa det livligste sympatiserede med sine frænder i Transvaal og Orangefristaten, og som var beslegtede med disse ved familiebaand. De tapre garnisoner i Ladysmith, Mafeking og Kimberley samt de her opsatte frivillige tropper formaaede dog at opholde boerne, indtil de store britiske armekorps'er kunde naa frem, og derefter var situationen reddet. Efterat disse var ankommet, maatte boerne under haardnakkede kampe efterhaanden trække sig tilbage fra Kapkolonien og Natal, og det varede ikke længe, før de maatte retirere videre mod nord ind i Fristaten og Transvaal. Med undsætningen af Kimberley, Ladysmith og Mafeking samt de britiske troppers indmarsch under Lord Roberts i Bloemfontein, Johannesburg og Pretoria kan man da anse boernes magt brudt. Krigen har dog trukket i langdrag paa grund af det vanskelige terræn og i betragtning af den store udstrekning — flere tusen mil — samt paa grund af den store forsigtighed, engelskmændene har maattet iagttage for at beskytte sine kommunikationsforbindelser med havnepladsene. Alene til at bevogte den lange jernbanelinje har en masse tropper maattet reserveres, da der bestandig blev gjort forsøg af de i kolonien boende boere, som sympatiserede med landets fiender, paa at afskjære og forurolige denne. Endnu paagaar imidlertid mindre kampe paa sine steder, men boerne drives stadig længere op i bjergtrakterne, og den tid kan derfor ikke være fjærn, da ogsaa de sidste bliver tvungne til at overgive sig og fred erklæret i landet.

Hvad følgerne og virkningerne af krigen betræffer, da vil disse ganske vist vise sig i sundere forhold i forvaltningen af de nyerhvervede britiske omraader og i en opblomstring i handel og næringer i Sydafrika i sin helhed. Det er givet, at en betydelig indvandring af folk kommer til at finde sted efter krigens slutning, men jeg maa gjøre opmærksom paa, at det store flertal blandt de irregulære og de mange volontørregimenter, som er kommet hidud i anledning af krigen, just bestaar af unge og kraftige folk af forskellige haandteringer, jordbrugere og andre, som har til hensigt senere at bosætte sig herude. Disse maa derfor i første række blive tilsikret passende ansættelser. Jeg tror derfor, hvad en emigration til Sydafrika betræffer, at burde fremholde mine største betænkeligheder ved en saadan, idetmindste indtil forholdene her ude fuldkommen har rullet at fæste sig, hvortil der maaske ikke er udsigt paa mange aar endnu.

Alene to af hjemlandenes fartøier er i aaret 1899 gaaet tabt i disse farvande, begge norske, nemlig barkskibene „Lebu“ af Fredrikshald og „Eikundasund“ af Egersund. Det første stødte ved indseilingen til Port Elizabeth paa et drivende vrage og sank kort derefter paa dybt vand. Det andet var paa reise fra East London til Rangoon i ballast kommet ud for en cyklon, og med kappet rig lykkedes det med vanskelighed at klare sig ind til Durban, hvor det blev kondemneret. Fire fartøier, to norske og to svenske, har anløbet havne her for reparation af mindre skader.

I aaret har konsulatet havt at hjemsende 20 sjømænd, dels skibbrudne, dels saadanne, som var blevet efterladt her paa grund af sygdom.

Sundhedstilstanden i kolonien har i aarets løb været god. Nogle tilfælde af børnekopper indtraf paa flere steder inden landet, men de syge blev strengt isolerede, inden smitten fik tid til at sprede sig.

Shanghai.

Aarsberetning for 1899 fra fungerende generalkonsul Filip Hagberg.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	49	58 195	49	58 195	-	-	19	24 450	19	24 450
Seilskibe	-	-	1	1 203	1	1 203	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	50	59 398	50	59 398	-	-	19	24 450	19	24 450
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	230	204 748	230	204 748	-	-	214	188 182	214	188 182
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	230	204 748	230	204 748	-	-	214	188 182	214	188 182
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	280	264 146	280	264 146	-	-	233	212 632	233	212 632
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	484	1	484	-	-	31	33 792	31	33 792
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 203	1	1 203
Sum	-	-	1	484	1	484	-	-	32	34 995	32	34 995
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	48	41 436	48	41 436	-	-	67	59 797	67	59 797
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	48	41 436	48	41 436	-	-	67	59 797	67	59 797
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	49	41 920	49	41 920	-	-	99	94 792	99	94 792

For ordre, reparation eller lignende anløb 17 norske fartøier dr. 14 041 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet ingen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 695.68, ved vicekonsulstationerne kr. 9 994.16; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 4 997.08. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 7 692.76.

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 464.22, i svenske sager kr. 452.24, i andre sager kr. 4.00.

Paamønstrede:	Svensker	3
	Nordmænd	7
	Andre europæere	10
	Asiater	49
	Sum	69

Afmønstrede:	Svensker	1
	Nordmænd	10
	Andre europæere	2
	Asiater	22
	Sum	35

Ankomne skrivelser:

Fra udenrigsdepartementet	51
„ indredepartementet	33
„ kommercekollegiet	11
„ vicekonsulerne	158
„ andre konsuler	3
„ øvrige myndigheder	68
„ private personer	160
Sum	484

Afgaaede skrivelser:

Til udenrigsdepartementet	49
„ indredepartementet	56
„ kommercekollegiet	22
„ vicekonsulerne	154
„ andre konsuler	4
„ øvrige myndigheder	89
„ private personer	178
Sum	552

Ved aarets slutning fandtes i generalkonsulatets nationalitetsmatrikul indregistrerede:

Svensker:	Missionærer, mænd	.	.	.	.	.	97
	Do., kvinder	.	.	.	.	.	129
	Andre, mænd	.	.	.	.	.	61
	Do., kvinder	.	.	.	.	.	14
	barn	.	.	.	.	.	90

Sum 391

Nordmænd:	Missionærer, mænd	.	.	.	.	17
	Do., kvinder	.	.	.	.	20
	Andre, mænd	.	.	.	.	42
	Do., kvinder	.	.	.	.	9
	barn	.	.	.	.	32

Sum 120

Handel.

Den aarlige værdi af Kinas handelsomsætning med udlandet i aarene 1890—1899 fremgaar af nedenstaaende tabel:

Aar.	Import.	Export.	Sum.
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
1899:	264 748 456	195 784 832	460 533 288

alt i haikwan taels. I kroner bliver handelsomsætningen i de sidste 10 aar:

1890:	kurs 5 sh.	$2\frac{1}{4}$ d	1 011 millioner
1891:	" 4 sh.	11 d	1 039 —
1892:	" 4 sh.	$4\frac{1}{4}$ d	935 —
1893:	" 3 sh.	$11\frac{1}{4}$ d	952 —
1894:	" 3 sh.	$2\frac{3}{8}$ d	840 —
1895:	" 3 sh.	$3\frac{1}{4}$ d	930 —
1896:	" 3 sh.	4 d	1 001 —
1897:	" 2 sh.	$11\frac{3}{4}$ d	985 —
1898:	" 2 sh.	$10\frac{5}{8}$ d	957 —
1899:	" 3 sh.	$0\frac{1}{8}$ d	1 243 —

Kina har saaledes i aaret 1899 indført for over 55 millioner haikwan taels mere end i 1898, og falder heraf paa:

Hongkong	ca. 20 millioner
Indien	„ 12.5 —
Japan	„ 8.5 —
Forenede stater	„ 5 —
Storbritannien	„ 5 —
Andre lande	„ 4 —

Merkelig er den ringe forøgelse i indførselen fra det europæiske kontinent (Rusland undtaget). Dog kan en del af den forøgede import fra Hongkong komme fra det europæiske kontinent, da Hongkong, saaledes som general-konsulatet i foregaaende aarsberetninger har fremholdt, egentlig er at betragte som et distributionssted.

Udførselen er i aaret steget med over 36.5 millioner haikwan taels.

Europa.	har taget for næsten 11 millioner
Hongkong	— „ — 10 —
De forenede stater	— „ — 10 —
England	— „ — over 3 —

mere end i aaret 1898.

Handelsomsætningen i aaret var den største hidtil forekomne og overstiger betydelig ethvert foregaaende aars. Flere omstændigheder bidrog hertil. Den politiske situation, ihvorvel ingenlunde den bedste, indgav dog ikke nogen umiddelbar ængstelse; vekselkursen var mærkelig stadig; rishøsten var rigelig og vaarveiret usedvanlig gunstigt i den for silkeormene kritiske tid.

Forøgelsen i importen falder hovedsagelig paa opium og bomuldsvarer, i exporten paa silke.

Værdien af importen af de forskjellige varegrupper, sammenlignet med 1898:

Varesort.	V æ r d i .	
	1898.	1899.
Opium	29 255 903	35 792 768
Bomuldsvarer	77 618 824	103 465 048
Uldvarer	3 190 169	4 175 642
Diverse vævede tøjier	373 759	468 894
Metalvarer	9 787 077	9 208 207
Andre slags	89 353 602	111 637 897
Sum	209 579 334	264 748 456

alt haikwan taels.

Værdien af Kinas e x p o r t i aaret beløb sig i runde tal til 195 000 000 hk. taels udvisende en forøgelse fra aaret 1898 af nær 37 000 000 hk. taels. Exportværdien var mere end dobbelt saa stor som i 1890. I guldverdi dog knapt 30 pct. højere.

Forøgelsen fra 1898 falder saagodtsom udelukkende paa silke, som nød

en sterk og stadig efterspørgsel i Europa og Amerika, paa samme tid som høsten og andre forhold i Kina var de gunstigste.

Værdien af aarets silkeudførsel var i runde tal 82 000 000 hk. taels.

Den næst største exportartikel, the, opgik i værdi til ca. 30 000 000 hk. taels. Endvidere kan blandt udførselsartiklerne anføres:

	Hk. taels.
Bønner og bønnekager	9 000 000
Huder	4 000 000
Uld	3 500 000
Bomuld	3 000 000
Porcelæn	2 000 000
Oljer	2 000 000

Betræffende vareførselen mellem Sverige og Kina samt Norge og Kina kan ingen tilforladelige eller idetmindste ingen udtømmende opgaver meddeles, da den kinesiske handelsstatistik ikke angiver produktionslandet.

Ad privat vei har generalkonsulatet faaet oplyst, at der fra Sverige direkte i aaret er blevet importeret:

Ved firmaet Schiller & Co. 410 telefoner for	£ 963. 1. 0
telefonmateriel	„ 126. 19. 2
og ved samme og andre firmaer 360 tons papir	„ 3 400. 0. 0
endvidere jern og staal i stigende kvantiteter, deriblandt et parti stort 34 tons borestaal til Port Arthur, værdi	„ 660. 0. 0
kopibøger, konserveret smør m. m.	„ 250. 0. 0

Fra Norge er blevet importeret:

Ved Ostasiatische Handelsgesellschaft 400 kasser øl, værdi	„ 372. 0. 0
og ved firmaet Thoresen & Co., agent for Det oversøiske Compagnie i Kristiania, for taels 2 700.00, nemlig:	
Steriliseret melk	taels 1 000.00
Knækkebrød	„ 100.00
Øl fra Kristiania Bryggeri	„ 200.00
Papir	„ 100.00
Hermetik	„ 900.00
Combination belting etc.	„ 400.00
Samme firma exporterede til Kjøbenhavns frihavn for taels 7 000.00, nemlig:	
The	„ 3 000.00
Rabarber	„ 2 700.00
Silke	„ 700.00
Porcelæn	„ 600.00

En del varer baade til og fra Kina tager naturligvis veien over Hamburg og London.

Sjøfart.

Fra udlandet indklarerede i aaret 7 004 skibe dr. 5 479 000 tons mod 6 093 skibe dr. 4 927 000 tons i 1898.

I kystfarten indklarerede 25 350 skibe dr. 14 147 000 tons mod 19 958 skibe dr. 12 164 000 tons i aaret 1898.

Ialt ind- og udklareredes 39 268 000 tons, og bidrog heraf Storbritannien med 59 pct., Kina 24 pct., Japan 7 pct., Tyskland 5 pct., Frankrige 2 pct., Norge 1 pct., Rusland 1 pct., Amerika og andre lande 1 pct.

Til den fra udlandet indklarede tonnage bidrog Storbritannien med 61 pct., Japan 13 pct., Tyskland 8 pct., Frankrige 5 pct., Kina 5 pct., Amerika 3 pct., Norge 2 pct., andre lande 3 pct.

I fragtfarten mellem traktathavnene deltog Storbritannien med 58 pct., Kina 31 pct., Japan 5 pct., Tyskland 3 pct., Norge 1 pct., andre lande 2 pct.

Den samlede skibsfart udviser, sammenlignet med aaret 1898, at Storbritannien er gaaet tilbage med 3 pct., hvorimod Japan er steget med 2 pct. og Frankrige med 1 pct.

Det kan her bemærkes, at aaret 1898 ogsaa viste en nedgang for Storbritannien af 3 pct. og en stigning for Japan af 3 pct.

For trip- og time-charter noteredes i aaret følgende fragter:

Januar: 838 t. Moji—Shanghai \$ 2 000, 484 t. Shanghai—Nagasaki \$ 500, 2 191 t. Cardiff—Shanghai £ 7 000.

Februar: 838 t. Nagasaki—Shanghai \$ 2 300, 838 t. Nagasaki—Shanghai \$ 2 500, 542 t. Nagasaki—Shanghai \$ 1 680, 2 808 t. Cardiff—Shanghai £ 9 000, 1 979 t. Newyork—Shanghai time-charter £ 960, 484 t. Nagasaki—Shanghai \$ 1 230, 484 t. Wuhu—Amoy \$ 4 000.

Marts: 484 t. Shanghai—Nagasaki \$ 900.

April: 1 203 t., seilskibe, Newyork—Shanghai £ 2 200.

Juni: 2 129 t. time-charter £ 1 100, 1 220 t. time-charter 12 maaneder \$ 7 000.

Juli: 738 t. Singapore—Shanghai \$ 11 000.

August: 1 002 t. Singapore—Shanghai \$ 14 000, 2 415 t. time-charter 18 maaneder £ 1 400.

September: 1 002 t. Moji—Shanghai \$ 3 600, 1 002 t. time-charter 3 maaneder, option 1 \$ 5 400.

Oktober: 994 t. time-charter 3 maaneder, option 3 \$ 6 300, 2 419 t. time-charter 3 aar (fra 31te mai 1899), option 2 aar, 2 maaneders opsigelse, £ 1 275.

December: 994 t. Shanghai—Moji \$ 1 200.

K o m m u n i k a t i o n s v æ s e n e t.

Endskjønt Kina gennemskjæres i alle retninger af veie, er disse i en saa ussel forfatning, ofte ikke stort andet end fodstier, at vareførselen paa disse er baade langsom og besværlig. Desuagtet drives en høist betydelig indenrigshandel, og varetransporten paa veie, floder og kanaler er meget livlig.

Terrænforholdene i landets folkerigeste trakter egner sig særdeles vel for jernbaner, og allerede i aaret 1876 byggedes den første jernbane mellem Shanghai og udhavnen Woosung 10 engl. mil lang. Det nye kommunikationsmiddel synes imidlertid ikke at have vundet bifald, thi regjeringen indkjøbte banen, og trafikken indstilledes den 21de oktober 1877. I de senere aar er dog jernbanebygningen bleven gjenoptaget. Paa flere betydelige linjer er der blevet søgt og erholdt koncession, og staten trafikerer allerede ca. 400 engl. mil, nemlig Taku—Tientsin—Shanhaikwan linjen, Tientsin—Peking (Machiapu) linjen, aabnet 1897, Peking—Paotingfu linjen 80 mil i længde fra Lukouchiao nærvæd Peking sydover til Chihlis hovedstad Paotingfu, Woosung—Shanghai linjen, som blev bygget paany efter at have ligget nede i 21 aar, samt en liden linje paa 20 mil ved Tien—Shanpu stenkulsgruber ved øvre Yangtsefloden.

Et belgisk syndikat har erholdt koncession paa en 650 mil lang stambane mellem Hankow og Paotingfu. Linjen benævnes sedvanlig Lu-Han banen, da den kommer til at forene Lukouchiao med Hankow.

American—China Development Company har erholdt koncession paa bygningen af en linje fra Wuchang lige overfor Hankow paa den sydlige side af Yangtse til Kanton.

British—Chinese Corporation er traadt i forbindelse med sidstnævnte selskab og har faaet koncession paa linjens fortsættelse fra Kanton til Kowloon (Hongkong).

De tyske koncessionsindehavere har betinget sig ret til at bygge to linjer fra Kiaochau til Chinanfu og Ichon i det indre af provinsen Shantung, og et engelsk-tysk syndikat har koncession paa en linje mellem Tientsin og Chinkiang, af hvilken tyskerne besørger den nordre og engelskmændene den søndre del.

Et britisk syndikat har ogsaa faaet koncession paa en linje fra Shanghai over Soochow til Nanking og videre mod nordvest til Lu-Han linien samt paa en linje Soochow—Hangkow—Ningpo.

Engelskmændene har anstillet undersøgelser om muligheden af en jernbane mellem Burmah og Szechuen, og franskmændene har skaffet sig koncession paa en linje fra Indo-Kina til Yünnan ligesom andre mindre koncessioner i det sydlige.

Anglo—Italian Syndicate har faaet eneretten til at bearbejde stenkul- og jerngruber i provinserne Honan og Shansi samt koncession paa jernbaneanlæg fra gruberne til Yangtsefloden og Lu-Han banen. En linje mellem Singanfu og Taiyuenfu, hovedstaden i Shansi, er saaledes paatænkt, og fra sidstnævnte by har Russo-Chinese Bank koncession paa en bane til Paotingfu.

En telegraflinje mellem Tientsin og Shanghai aabnedes i december 1882, og nu findes et vidtstrakt telegrafnet over hele riget. Med udlandet besørger telegrafforbindelsen af de to samarbejdende selskaber „The Eastern

Extension Australasia og China Telegraph Company Limited og Det store Nordiske Telegrafelskab i Kjøbenhavn, af hvilke det første har sin hovedstation i Østen i Hongkong, det andet i Shanghai og en mindre station i Amoy.

Post- og passagertrafikken med Europa forbedredes i aaret, idet de tyske rigspostdampskibe fra oktober—november 1899 ankommer og afgaar hver fjortende dag istedetfor hver fjerde uge. Nordtyske Lloyds „König Albert“ og Hamburg—Amerika linjens „Hamburg“, hver paa 6 590 reg. ton, er de største postdampskibe i Orienten. Betræffende fabrikvirksomhed og anden industri kan nævnes, at de nye bomuldsspinderier i Shanghai og andetsteds i Kina, tilsammen 15, ikke har opfyldt de forhaabninger, som i begyndelsen blev knyttet til disse. Skibsverfterne derimod har fuldt op af arbeide og gjør gode forretninger.

Honkong.

A. Sjøfart.

Den samlede drægtighed af ankomne og afgaaede skibe i aaret udgjorde 18 101 309 tons, udvisende en forøgelse i sammenligning med 1898 af 835 529 tons.

Ankomne	44 278 dr. 9 052 501 tons
Afgaaede	44 349 „ 9 048 808 „

Følgende tabel udviser en sammenligning mellen 1898 og 1899:

	Fartøier.	Tons.	Fartøier.	Tons.
Britiske	7 456	8 705 648	7 408	8 725 016
Udenlandske	3 602	4 547 085	3 497	4 712 131
Junker i udenrigshandel	58 936	3 626 754	45 067	3 696 184
Sum	69 994	16 879 487	55 972	17 133 331
Junker i lokaltrafik . .	9 635	386 293	32 655	967 978
Sum	79 629	17 265 780	88 627	18 101 309

Antallet af skibe under britisk flag var saaledes 48 mindre end i 1898; derimod udviser tonnagen en stigning af 19 368 tons. Aarsagen er dels, at Hongkong anløbes mindre og mindre af seilskibe, dels, at Northern Pacific Line er bleven overført til de forenede staters flag.

De øvrige nationers skibsfart udviser ogsaa en formindskelse i antal skibe, men en forøgelse i tonnage.

Flere tyske, norske og danske kystfarere, som tidligere anløb Hongkong, er gaaet til andre farvande. Forøgelsen i tonnagen hidrører fra:

1. En ny japanesisk linje Osaka—Shosen—Kaisha.
2. Forøgelsen i antallet af japanesiske kystfarere.

3. Forøgelse af det franske rederi Marty's skibe.

4. Overgangen til anvendelse af betydelig større dampskibe, især paa Europa.

Det virkelige antal skibe af europæisk konstruktion, som anløb Hongkong i aaret, var, dersom man undtager flodbaadene paa Macao, Kanton og West River, 603, af hvilke 312 engelske og 291 udenlandske.

Disse 603 skibe indklarerede 3 316 gange og udviste en samlet drægtighed af 4 940 218 tons. I 1898 indklarede 656 skibe tilsammen 3 564 gange med en samlet drægtighed af 4 871 213 tons.

De forskellige nationer deltog i aarene 1898—1899 i dampskibstrafiken med nedenstaaende procenttal:

	1898.	1899.
Storbritannien	53 pct.	53 pct.
Tyskland	19 "	17 "
Japan	10 "	14 "
Kina	6 "	5 "
Frankrige	4 "	4 "
Norge	4 " over	2 "
De forenede stater	1 " næsten	2 "
Alle andre lande	3 "	3 "
	100 pct.	100 pct.

D a m p s k i b e .

Flag.	Skibe.		Antal indklareringer.		Samlet drægtighed.	
	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.
Britisk	303	289	1 690	1 654	2 545 055	2 557 920
Østerrigsk	9	11	25	27	66 159	71 195
Belgisk	1	3	1	4	2 174	4 574
Kinesisk	21	18	211	191	262 613	248 809
Dansk	7	7	68	11	43 045	23 560
Hollandsk	5	1	6	2	8 839	2 470
Fransk	20	20	157	221	175 227	218 669
Tysk	87	78	695	632	881 094	826 275
Hawaiisk	2	1	5	2	11 696	4 596
Italiensk	2	6	13	15	18 995	26 710
Japanesisk	60	68	240	330	502 618	671 817
Norsk	36	25	204	125	188 213	117 220
Portugisisk	—	2	—	31	—	1 672
Russisk	1	3	1	4	3 427	4 889
Spansk	3	1	3	6	1 200	3 516
Forenede stater	11	17	19	48	39 793	80 493
Sum	568	550	3 338	3 303	4 750 148	4 864 385

Seilskibe.

Flag.	Skibe.		Antal indklareringer.		Samlet drægtighed.	
	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.
Britisk	36	23	115	27	52 287	29 558
Tysk	10	5	51	5	16 918	9 241
Italiensk	1	1	1	1	794	794
Forenede staters	32	24	50	25	44 233	36 240
Dansk	1	—	1	—	382	—
Fransk	1	—	1	—	1 114	—
Hawaiisk	2	—	2	—	2 159	—
Norsk	3	—	3	—	2 398	—
Russisk	1	—	1	—	471	—
Siamesisk	1	—	1	—	309	—
Sum	88	53	226	58	121 065	75 833

Aaret var særdeles gunstigt for fragtmarkedet paa Kinakysten; endog bedre end 1898.

Krigstilstanden paa Philippinerne indvirkede fordelagtig, thi ihvorvel exporthandelen derfra var lammet, steg importen dertil af ris og andre levnetsmidler sterkt.

I den sidste del af aaret bidrog den sydafrikanske krig til at styrke fragtmarkedet, ligesom synkende fragter fra rishavnene og Indien til Europa gjorde, at en del store dampskibe droges fra Østen af mangel paa lønnende returfragter. Dette gjælder naturligvis ikke de regulære linjers fartøier.

Disse store saakaldte „outsiders“, som gaar i fragtfart mellem Østasien og Europa og Amerika, kan i regelen ikke deltage i kystfarten, ihvorvel de i gode tider kan komme over en eller anden udmerket trip-charter til fortrængsel for de mindre skibe, som egner sig for kystfarten.

Maanedsfrafter: I aaret 1898 betaltes økonomisk indrettede og hensigtsmæssig udrustede fartøier gennemsnitlig med 9 sh. pr. gross reg. ton. I 1899 kan middeltallet sættes til 9 sh. 6 d à 9 sh. 9 d og i de sidste maaneder blev der neppe sluttet nogen befragtning under 10 sh., som tillige opnaaedes af saakaldte „tramps“ af moderne konstruktion. Den laveste fragsats var 8 sh. for gamle, dybgaaende dampskibe, hovedsagelig anvendt i Saigon—Hongkong traden.

Stenkulsfragterne fra Japan begyndte i januar med \$ 1.00 Moji—Hongkong og 3.10 à \$ 3.15 Moji—Singapore.

Moji—Honkong fragterne steg efterhaanden til begyndelsen af mai og noteredes:

i februar	\$ 2.00 à \$ 2.10
- marts	„ 2.20 à „ 2.80
- april	„ 2.40 à „ 2.60
- mai	„ 2.55

gik saa ned i juni og juli til henimod \$ 2.00, paa hvilket standpunkt de holdt sig til den sidste del af september, hvorpaa de atter steg lige til \$ 3.00 à \$ 3.10 mod aarets slutning.

Moji—Singapore. En begrænset efterspørgsel raadede i aaret undtagen i sommermaanederne, da \$ 3.00 à \$ 3.25 opnaaedes alt efter drægtigheden. I december maatte befragterne betale \$ 3.75.

Risfragtterne fra Saigon. Tilgangen paa og efterspørgselen efter ris i de forskellige østasiatiske lande udøver paa fragtmarkedet den samme afgjørende indflydelse som hvedehandelen mellem Amerika og Europa.

Fragtsatserne i januar var temmelig faste til 13 à 15 cent pr. pikul og sprang i slutningen af marts op til 25 à 26 cent for atter i slutningen af april og begyndelsen af mai at gaa ned til 20 à 17 cent, hvorpaa de stadig holdt sig indtil august, da fluktuationer fra 13 til 20 cent indtraadte. Mod slutningen af aaret opnaaedes 19 à 20 cent. Fra Saigon til havn paa Philipinerne sluttetes befragtninger til 37½ à 45 cent. Mellem Saigon og Java gjordes forholdsvis faa forretninger; fragtsatserne var 25 à 27 cent. Mellem Saigon og Singapore forekom ligeledes ringe vareførsel; fragtsatserne var 20 à 28 cent.

Bangkok. Efterspørgselen efter lasterum derfra var høist ubetydelig; blot for et par dampskibe sluttetes i april og mai til ruinerende priser. Mod slutningen af aaret blev det imidlertid livligere, og slutnoteringerne var 33 cent pr. pikul indlastet ovenfor barren og 28 cent pr. pikul taget ombord nedenfor barren.

Newchwang. Noteringerne var faste i hele aaret eller rettere sæsonen. Begyndte med 32 cent og gik om sommeren som sedvanligt ned til 27 à 28 cent for atter i midten af november at stige til 45 cent.

Paa andre ruter saasom Hongay—Hongkong, Hongay—Saigon og andre tilbødes temmelig lønnende fragter.

Java—Hongkong. Betydelige kvantiteter sukker importeredes til Hongkong, og fragterne opdroves til 35 à 40 cent, ja til og med endnu mere.

Slutnoteringerne i december sammenlignet med den tilsvarende maaned foregaaende aar stillede sig som følger:

	1898.	1899.
Bangkok til Hongkong . .	18—23 cent	28—33 cent.
Saigon „ do. . .	13—14 „	18—20 „
Hongay „ do. . .	\$ 1.50	\$ 2.00
Do. „ Swatow . .	2.00	2.50
Do. „ Kanton . .	1.90	2.50
Iloilo „ Hongkong . .	20 cent	25—30 cent.
Do. „ Japan . .	nom.	45 „
Saigon „ Java . .	„	35 „

	1898.	1899.
Saigon—Japan	nom.	nom.
Saigon—Filippinerne . . .	"	38—42 cent.
Java—Hongkong	40 cent	45—48 cent
Japan—Hongkong	\$ 2.30 à \$ 2.50	3.25
Japan—Singapore	\$ 3.30 à \$ 3.50	\$ 3.50

B. H a n d e l .

Hovedtrækkene i Hongkongs handel i aaret var:

1. Betydelig stigning i importen af petroleum i kasser (case oil).
2. Risimporten, som mere end fordobledes i 1898, viser fremdeles forøgelse.
3. Sterk nedgang i stenkulshandelen.
4. Ogsaa sukker og hamp viser nedgang.

Case oil steg med 21 473 tons (eller 36.4 pct.), hvorimod bulk oil gik ned med 6 335 tons.

Ris udviser en stigning af 24 435 tons eller 3.2 pct.

Trævarer forøget omsætning med 14 511 tons eller 31 pct.

Stenkulshandelen, som var exceptionelt livlig i 1898, sank med 130 410 tons eller 25.25 pct.

Hamp led en formindskelse af 22 292 tons eller 40 pct. og sukker gik ned med 84 260 tons eller 31.8 pct.

Hele importen gik ned med 206 884 tons og exporten med 237 298 tons. Transithandelen viser ogsaa en nedgang af 62 619 tons.

Hele importhandelen for aaret opviser 28 010 skibe dr. 8 570 204 tons med en samlet last af 5 707 898 tons, hvoraf 3 750 195 tons lossedes i Hongkong.

Hongkongs export i aaret opviser 27 962 skibe dr. 8 563 127 tons med en samlet last af 2 914 797 tons, som indtog 493 871 tons bunkerkul.

De vigtigste varesorter i Hongkongs handelsomsætning i aaret og foregaaende aar var følgende:

	1898.	1899.
Stykgods	1 151 149 tons.	1 135 828 tons.
Ris	747 395 "	771 830 "
Stenkul	817 967 "	687 557 "
Sukker	267 422 "	183 162 "
Mel	103 544 "	101 939 "

	1898.	1899.
Petroleum, case-	59 115 tons.	80 588 tons.
— bulk-	67 362 "	61 027 "
Trævarer . . .	46 599 "	61 110 "
Bomuldsgarn og		
bomuld . . .	36 611 "	34 470 "
Hamp	55 160 "	32 868 "
The	6 554 "	6 287 "
Opium	2 638 "	2 775 "
m. m.		

I den officielle statistik over Hongkongs handel gjentages aarlig, at de opgivne tal ikke kan være nøiagtige, da primæropgaverne leveres frivillig, og at der, da byen er en frihavn, ingen toldmyndighed findes, som kan kontrollere disse.

Med hensyn til vareførselen mellem de forenede riger og Hongkong er der fra vicekonsulatet blevet indberettet:

At denne fremdeles er forholdsviis ubetydelig, uagtet anstrengelser gjøres af flere firmaer for at udvikle handelsomsætningen, om med fremgang, er dog ubekjendt. Den nuværende handelsstipendiat Mac Lindskog har aabnet forretninger under firma The Swedish Oriental Trading Company.

Den omstændighed, at den dansk-østasiatiske linjes skibe anløber Göteborg, vil uden tvil medføre lettelse i og bedre udsigter for en direkte vareførsel.

At forretningerne i jern var mindre end i foregaaende aar paa grund af den sterke prisstigning i Europa, som man ikke kunde følge i Hongkong.

At fyrstikker ikke længere importeres fra Sverige, efterat fabriker er oprettet i havnene, som leverer en vistnok elendig, men yderst prisbillig og saaledes for kineserne passende vare.

At en del konserver indførtes, samt at, hvad angaar exporten til de forenede riger, denne hovedsagelig søger veien over London og Hamburg, de to fornemste stapelpladse for Kinas produkter.

Quebec.

Aarsberetning for 1899 fra konsul W. A. Schwartz.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	25	30 695	25	30 695	-	-	8	14 298	8	14 298
Seilskibe	-	-	5	3 691	5	3 691	-	-	14	12 301	14	12 301
Sum	-	-	30	34 386	30	34 386	-	-	22	26 599	22	26 599
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	124	175 971	124	175 971	-	-	166	224 879	166	224 879
Seilskibe	-	-	24	13 175	24	13 175	-	-	256	183 012	256	183 012
Sum	-	-	148	189 146	148	189 146	-	-	422	407 891	422	407 891
Totalsum af ladede fartøier	-	-	178	223 532	178	223 532	-	-	444	434 490	444	434 490
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	2	2 973	2	2 973	-	-	19	19 370	19	19 370
Seilskibe	2	1 448	8	7 754	10	9 202	-	-	1	592	1	592
Sum	2	1 448	10	10 727	12	12 175	-	-	20	19 962	20	19 962
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	143	188 499	143	188 499	-	-	101	139 591	101	139 591
Seilskibe	20	14 724	213	156 150	233	170 874	-	-	2	1 176	2	1 176
Sum	20	14 724	356	344 649	376	359 373	-	-	103	140 767	103	140 767
Totalsum af ballastede fartøier.	22	16 172	366	355 376	388	371 548	-	-	123	160 729	123	160 729

Hvortil ifølge andre foreliggende beretninger kommer 247 740 tons, der har besøgt havne i distriktet, der ikke er besat med nogen konsulatfunktionær, og hvorefter den samlede norske skibsfart paa distriktet vil andrage til 842 959 tons drægtighed.

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 6 593.0.0, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 224 065.0.0 foruden tidsbefragtninger for dampskibe.

For ordre, reparation eller lignende anløb 15 norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 12 dr. 7 390 tons, til hovedstationen 1 dr. 878 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 556.69, ved vicekonsulsstationerne \$ 6 714.80; heraf tilfaldt konsulen \$ 3 352.40. Af svenske skibe ved hovedstationen \$ 14.95, ved vicekonsulsstationerne \$ 103.16; heraf tilfaldt konsulen \$ 66.53. Ialt tilfaldt konsulen \$ 4 006.12.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager \$ 29.10, i svenske sager \$ 0.80, ved vicekonsulsstationerne i svenske sager \$ 66.64.

H a n d e l.

Ifølge de officielle handels- og skibsfartstabeller for finansåret 1898 og 1899 androg vareomsætningen mellem de forenede riger og distriktet til følgende beløb:

Import	\$ 39 125
a. Canada fortoldet til hjemmeforbrug	\$ 38 812
Deraf til provinsen Ontario	" 2 307
" - — Quebec	" 35 017
" - — Nova Scotia	" 276
" - — New Brunswick	" 899
" - — Br. Columbia	" 86
" - — Manitoba	" 124
" - — N. V. territorierne	" 3
hvoraf stangjern	\$ 3 719
" jern til hestekosøm	" 26 341
" andre jernvarer	" 489
" medicintran	" 3 972
" osteløbe	" 1 455
" annatto (?)	" 1 494
" andre artikler fordelt paa 17 poster	" 1 342
	\$ 38 812
b. Newfoundland fra Norge, fiskekroge	" 26
	\$ 38 838
Export:	
a. Canada	\$ 120 299
Deraf fra provinsen Ontario	" 61 517

Deraf fra provinsen Quebec	22 480
” - — Nova Scotia	12 608
” - — New Brunswick	150
” - — P. E. Ø	23 544

hvoraf nedlagt hummer	\$ 31 302
” kløverfrø	342
” græsfrø	66
” andre agerbrugsprodukter	220
” agerbrugsredskaber	25 844
” cykler	1 953
” støbegods	21 030
” metalvarer	1 128
” staalvarer	5 353
” saalelæder	5 350
” skibe	27 330
” cigarer og cigaretter	150
” møbler	136
” andre artikler	95
	\$ 120 299

b. Newfoundland, nedlagt hummer	
til Norge	\$ 9 938
” Sverige	16 825

Tilsammen til begge lande	” 26 763
	\$ 147 062

Den samlede handelsomsætning har saaledes andraget til:

Import	\$ 38 838
Export	” 147 062
Tilsammen	\$ 185 900

Distriktets hele handelsomsætning androg i finansåret til:

a. Import: Canada	\$ 162 764 308
Newfoundland	” 6 311 079
	\$ 169 075 387
b. Export: Canada	\$ 158 896 905
Newfoundland	” 6 936 315
	\$ 165 833 220

og andrager saaledes for det hele distrikt til \$ 334 908 607 med en handelsbalance til debet for det hele distrikt af \$ 3 292 167, og til debet for Canada \$ 3 867 403, medens handelsbalancen for Newfoundland er i favør med \$ 625 236.

Importen var fordelt paa de forskjellige lande som følger:

a. Canada:

	Toldbare varer.	Frie varer.	Tilsammen.
Det britiske rige	\$ 28 847 948	\$ 11 077 687	\$ 39 925 635
De forenede stater	" 53 281 683	" 48 361 267	" 101 642 950
Tyskland	" 6 648 146	" 734 353	" 7 382 499
Frankrige	" 3 333 259	" 546 613	" 3 879 872
Belgien	" 2 215 951	" 95 379	" 2 311 330
Schweiz	" 557 997	" 8 548	" 566 545
Spanien	" 506 147	" 6 871	" 513 018
Japan	" 466 216	" 1 543 531	" 2 009 747
Italien	" 436 068	" 112 542	" 548 610
Spansk Vestindien	" 423 004	" 4 974	" 427 978
Kina	" 370 844	" 385 146	" 755 990
Holland	" 346 005	" 189 433	" 535 438
Østerrige	" 251 146	" 6 631	" 257 777
Grækenland	" 188 793	" —	" 188 793
Tyrkiet	" 146 898	" 6 221	" 153 119
Hollandsk Ostindien	" 146 806	" 4 900	" 151 706
Portugal	" 63 400	" 4 101	" 67 501
St. Pierre	" 36 569	" 3 864	" 40 433
Sverige og Norge	" 35 284	" 3 841	" 39 125
Rusland	" 6 758	" 157 223	" 163 981
Dansk Vestindien	" 8 439	" 462	" 8 901
Spansk Ostindien	" 5 546	" —	" 5 546
Spanske besiddelser	" 3 465	" —	" 3 465
Franske — i Afrika	" 598	" 2 702	" 3 300
Hawaii	" 1 583	" 6 675	" 8 258
Danmark	" 355	" 1 974	" 2 329
Hollandsk Vestindien	" 86	" 1 990	" 2 076
Franske besiddelser i Vestindien	" 25	" 2 577	" 2 602
Haiti	" 30	" 14	" 44
Columbia	" 90	" 5 895	" 5 985
Venezuela	" 931	" 122 769	" 123 700
Argentina	" —	" 782 904	" 782 904
Brasilien	" —	" 102 294	" 102 294
Central-Amerika	" —	" 34 550	" 34 550
Chili	" —	" 38 976	" 38 976
Mexico	" 4 997	" 44 157	" 49 104
Egypten	" 9 228	" 13 526	" 22 754
Peru	" 5 338	" 60	" 5 448
Andre lande	" —	" 25	" 25
	\$ 98 349 633	\$ 64 414 675	\$ 162 764 308

b. Newfoundland.

Det britiske rige	\$ 4 243 377
De forenede stater	" 1 928 834
Italien	" 1 740
Spanien	" 66 172
Portugal	" 41 114
Tyskland	" 5 190
St. Pierre	" 11 423
Rusland	" 1 047
Brasilien	" 23
Frankrige	" 6 912
Holland	" 5 377
Norge	" 26
	\$ 6 311 245
Canada	" 162 764 308
Distriktet	\$ 169 075 553

Exporten var fordelt over de forskjellige markeder som følger

a. Canada:

	Egne produkter.	Fremmede produkter.	Total export.
Det britiske rige	\$ 90 567 047	\$ 14 135 079	\$ 104 702 126
De forenede stater	" 34 766 955	" 1 795 885	" 36 562 840
Frankrige	" 1 551 909	" 5 813	" 1 557 722
Tyskland	" 1 310 373	" 909 196	" 2 219 569
Spansk Vestindien	" 1 187 661	" 19 880	" 1 207 541
Argentina	" 646 070	" —	" 646 070
Brasilien	" 460 953	" —	" 460 953
Belgien	" 445 667	" 403 746	" 849 413
Kina	" 289 655	" 430	" 290 085
St. Pierre	" 195 666	" 11 386	" 207 052
Hawaii	" 185 096	" 98	" 185 194
Holland	" 176 347	" 196 201	" 372 548
Japan	" 133 139	" 2 126	" 135 265
Italien	" 125 265	" —	" 125 265
Sverige og Norge	" 120 244	" 55	" 120 299
Mexico	" 68 265	" 35 713	" 103 978
Spanien	" 59 178	" —	" 59 178
Rusland	" 55 698	" —	" 55 698
Danmark	" 54 391	" —	" 54 391
Franske besiddelser i Afrika	" 46 435	" —	" 46 435
Peru	" 44 328	" 105	" 44 433
Uruguay	" 37 895	" —	" 37 895

Dansk Vestindien	\$	37 374	\$	401	\$	37 775
Central-Amerika	"	37 224	"	—	"	37 224
Spanske besiddelser i Afrika	"	36 056	"	—	"	36 056
Portugal	"	29 641	"	—	"	29 641
Haiti	"	27 125	"	1 662	"	28 787
Chili	"	27 116	"	—	"	27 116
Columbia	"	19 122	"	36	"	19 158
Fransk Vestindien	"	17 575	"	10	"	17 585
Portugisisk Ostindien	"	15 028	"	—	"	15 028
Madeira	"	11 573	"	—	"	11 573
Asiatiske Tyrki	"	5 200	"	—	"	5 200
Sydafrikanske republik	"	2 379	"	—	"	2 379
Europæiske Tyrki	"	2 767	"	—	"	2 767
Østerrige	"	1 380	"	—	"	1 380
Venezuela	"	922	"	—	"	922
Schweiz	"	522	"	2 236	"	2 758
Afrikanske Tyrki	"	379	"	—	"	379
Grækenland	"	330	"	—	"	330
Hollandsk Ostindien	"	125	"	—	"	125
Bolivia	"	18	"	—	"	18
Andre lande	"	1 219	"	30	"	1 249
		\$ 132 801 262	\$ 17 520 088	\$ 150 321 350		
Penge og ædle metaller til						
U. S.				"		4 016 025
Forlignet anmeldt til do. ansat				"		4 559 530
		\$ 132 801 262	\$ 17 520 088	\$ 158 896 905		

b. Newfoundland:

Det britiske rige	\$	2 996 722
Brasilien	"	1 912 868
Portugal	"	799 649
De forenede stater	"	620 056
Tyskland	"	143 613
Italien	"	140 397
Holland	"	110 010
Spanien	"	88 317
Spansk Vestindien	"	34 834
Danmark	"	24 285
Sverige	"	16 825
Belgien	"	13 520
Frankrige	"	14 387

Overføres \$ 6 915 483

	Overført	\$ 6 915 483
Norge	„	9 938
Amerikansk Vestindien	„	5 505
St. Pierre	„	3 245
Australien	„	2 129
Egypten	„	15
Tilsammen Newfoundland	\$	6 936 315
Canada	„	158 896 905
Distriktet	\$	165 833 220

Exporten var for Canadas vedkommende fordelt paa de forskjellige industri-grene som følger:

		Mod i aaret 1898.
Bjergverksdrift	\$ 13 568 585	\$ 14 694 054
Fiskerier	„ 9 951 304	„ 10 973 977
Skogbrug	„ 28 114 295	„ 27 043 072
Dyreriget	„ 48 024 814	„ 46 136 138
Agerbrug	„ 37 401 914	„ 43 727 779
Manufakturer	„ 12 823 972	„ 11 870 851
Forskjellige artikler	„ 426 466	„ 455 944
	\$ 150 311 350	\$ 154 901 815
Penge og ædle metaller	„ 4 016 025	„ 4 623 138
Værdsat beløb forliden anmeldt fra ind- landstoldsteder	„ 4 559 530	„ 4 627 730
	\$ 158 886 905	\$ 164 152 683

Det bemærkes hertil, at nærværende tabel ikke stemmer med de officielle handelstabeller, hvori hovedsummen for aaret 1899 er angivet til \$ 158 896 905, en uoverensstemmelse, som disse ikke giver anledning til forklaring af, samt at de newfoundlandske tabeller ikke giver anledning til saadan klassifikation af exportværdierne efter de forskjellige brancher.

Træmasseindustrien viser fremdeles fremgang i export og har bidraget til disse værdier med \$ 1 274 376 mod ca. 1.2 million i det foregaaende aar og har været fordelt paa de forskjellige markeder som følger:

Storbritannien	\$ 671 704
Tyskland	„ 20
Japan	„ 21 027
Mexiko	„ 3 296
De forenede stater	„ 578 329
	\$ 1 274 376

Ved en sammenligning med exporten i aaret 1898 vil det vise sig, at om end denne industri i sin hovedsag har nydt fremgang, har dog Canadas konkurrence paa de europæiske markeder været i tilbagegang med en værdi af ca. \$ 5 000, hvilken tilbagegang rimeligvis fremdeles vil blive vedvarende og forøges, eftersom materialet til tilvirkning af træmasse i nabolandet — de forenede stater — stedse bliver mere og mere utilstrækkeligt til at tilfredsstille behovet, som nærmest vil søges tilvejebragt ved import herfra.

Exporten faldt paa de forskellige provinser som følger:

Ontario	med \$	289 521
Quebec	— „	319 283
Nova Scotia	— „	232 646
New Brunswick	— „	420 520
Britisk Columbia	— „	12 406,

af hvilke saavel Ontario som Britisk Columbia tør ganske kunne fraseses som øvende indflydelse paa europæiske markeder.

Af materiale til tilvirkning af træmasse exporteredes i aaret til en værdi af \$ 842 086, hvoraf til:

Storbritannien	\$	28 099
Kina	„	20
Japan	„	3 920
St. Pierre	„	252
De forenede stater	„	809 795

Heraf vil sees, at allerede for tiden er de forenede stater i ikke liden udstrækning henvist til Canada for tilvejebringelse af raamaterialet til træmasseindustrien. Af denne export afskibedes fra de forskellige provinser følgende værdier:

Ontario	\$	239 945
Quebec	„	597 872
Nova Scotia	„	252
New Brunswick	„	77
Britisk Columbia	„	3 940

Skibsfart.

De forenede rigers skibsfart paa distriktet stiller sig som følger:

	Norske skibe.		Deraf dampskibe.		Svenske skibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Hovedstationen	42	46 561	27	33 368	1	878	43	43 439
Overføres	42	46 561	27	33 368	1	878	43	43 439

	Norske skibe.		Deraf dampskibe.		Svenske skibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Overført	42	46 561	27	33 368	1	878	43	43 439
Montreal . . .	97	143 274	97	143 274	—	—	97	143 274
Three Rivers . .	4	5 748	3	4 678	—	—	4	5 748
St. Thomas . . .	7	3 357	—	—	—	—	7	3 357
Chicoutimi . . .	5	7 314	—	—	—	—	5	7 314
St. Etienne . . .	6	7 168	—	—	—	—	6	7 168
Metis	5	5 370	—	—	2	1 379	7	6 749
Matane	5	6 139	—	—	1	903	6	7 042
St. Anne des Monts	3	2 621	—	—	—	—	3	2 621
Campbellton . . .	26	19 637	—	—	1	903	27	20 540
Dalhousie	33	24 088	—	—	—	—	33	24 088
Bathurst	3	3 284	—	—	—	—	3	3 284
Chatham	33	24 008	2	2 189	2	923	35	24 931
Newcastle	16	11 506	—	—	—	—	16	11 506
Richibucto	8	2 644	—	—	—	—	8	2 644
Shediac	26	10 393	—	—	—	—	26	10 393
Baie Verte	15	9 260	—	—	—	—	15	9 260
St. John	10	11 828	5	6 582	—	—	10	11 828
Northport	7	6 921	—	—	1	485	8	7 406
Pugwash	14	7 073	—	—	—	—	14	7 073
Pictou	23	30 053	21	28 639	—	—	23	30 053
Parrsboro	5	5 089	—	—	—	—	5	5 089
Halifax	34	30 252	21	20 868	1	498	35	30 750
Bridgewater . . .	2	1 907	1	592	1	666	3	2 573
St. Margarets Bay	9	6 920	—	—	1	587	10	7 507
Sheet Harbour . .	4	2 804	—	—	—	—	4	2 804
Sydney og North								
Sydney	112	149 491	110	148 531	—	—	112	149 491
St. Johns N. F.	19	10 509	7	9 137	1	168	20	10 677
	567	595 219	293	398 138	12	7 390	579	602 609
Mod i aaret 1898	549	456 402	168	195 309	17	12 060	566	468 462

En betragtning heraf vil vise en forøgelse af den norske skibsfart paa distriktets konsulsstationer af 19 skibe og 138 817 tons, alle dampskibe, der er forøget med 125 fartøier og 202 829 tons, hvorimod den svenske skibsfart viser en tilbagegang af 5 skibe og 4 670 tons. De forenede rigers skibsfart paa konsulsstationerne viser saaledes en fremgang af 13 fartøier og 134 147 tons, og andrager tilsammen til 579 skibe og 602 609 tons, hvorhos efter beretninger indhentede fra andre kilder tilsammen 247 740 tons skibsrum har befaret steder inden distriktet, der ikke er besat med konsulsfunktionær for de forenede riger, og hvorefter disses samlede skibsfart paa distriktet vil andrage til 850 349 registertons.

Blandt havne, der saaledes har været besøgt af skibe tilhørende de forenede riger, og hvor disse ikke er repræsenteret ved nogen konsulsfunktionær, kan nævnes:

Wabana . . .	der har været besøgt af	83 305 tons skibsrum	
Louisburg . .	—,,—	76 836	—
Trois Pistoles .	—,,—	7 602	—
Paspebiac . .	—,,—	7 484	—
Tidnish . . .	—,,—	5 237	—
Pabos	—,,—	4 433	—
New Richmond .	—,,—	3 692	—
Liscomb . . .	—,,—	5 373	—
Bic	—,,—	3 010	—
Grindstone Is-			
land	—,,—	3 290	—
Hillsboro . . .	—,,—	2 887	—
Annapolis . . .	—,,—	2 594	—
Avenport . . .	—,,—	2 433	—
Pentecost . . .	—,,—	2 995	—
River Quelle . .	—,,—	2 160	—
Batiscan	—,,—	1 917	—
Gaspé	—,,—	1 840	—
Tusket	—,,—	1 979	—
Pierreville . . .	—,,—	1 888	—
Port Hastings .	—,,—	1 706	—
Gander Bay . . .	—,,—	1 329	—
Bonavista . . .	—,,—	1 324	—
Esquimaux . . .	—,,—	1 259	—
Nouvelle	—,,—	1 233	—
Exploits Bay . .	—,,—	1 079	—
Missquash . . .	—,,—	1 059	—

hvortil kommer 29 havne, der har været besøgt af en tonnage af mindre end 1 000 tons.

De for norske fartøier optjente bruttofragter for indgaaende andrager til £ 6 593. 0. 0 og for svenske skibe til £ 330. 0. 0 og anmeldte udgaaende fragter andrager henholdsvis til £ 224 065. 0. 0 og £ 7 219. 0. 0, hvortil kommer maanedsebefragtninger for norske dampskibe.

Den ved distriktet konsulsstationer oppebaarne konsulsafgift andrager for norske skibe til \$ 7 270.49 og for svenske til \$ 118.11, hvortil afgifter indgaaende under konsulatforordningens § 107, forsaavidt skibsfarten angaar, for begge riger tilsammen \$ 94.64, hvoraf \$ 75.38 for norske og \$ 19.26 for svenske skibe.

I den canadiske oversjøiske skibsfart har i finansaaet 1898—1899 været anvendt en tonnage af tilsammen 13 237 054 tons, hvoraf:

	Ankomne.		Afsæilede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Det britiske rige . . .	8 100	4 407 495	7 673	4 110 418
De forenede stater . . .	5 044	1 557 543	4 685	1 592 411
Overføres	13 144	5 965 038	12 358	5 702 829

	Ankomne.		Afseilede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Overført	13 144	5 965 038	12 358	5 702 829
Norge og Sverige	431	391 587	507	424 198
Frankrige	111	31 768	131	33 189
Tyskland	46	92 642	38	83 078
Italien	45	34 851	45	36 820
Østerrige	43	69 110	43	71 535
Hawaii	28	57 536	27	55 546
Japan	15	38 152	17	40 032
Danmark	10	16 824	12	19 315
Chili	8	7 445	6	5 554
Holland	5	8 257	6	10 594
Peru	3	1 135	2	776
Portugal	3	552	4	1 289
Spanien	3	5 860	4	6 466
Belgien	1	1 100	1	2 562
Brasilien	1	1 465	1	1 465
Kina	1	823	—	—
Rusland	11	9 006	10	8 655

Tilsammen	13 909	6 733 151	13 212	6 503 903
-----------	--------	-----------	--------	-----------

hvoraf dampskibe	5 529	5 399 384	4 895	5 088 340
og seilskibe	8 380	1 333 767	8 317	1 415 563
britiske	8 100	4 407 495	7 673	4 110 418
og fremmede	5 809	2 325 656	5 539	2 393 485

I samhandelen mellem Canada og de forenede stater anvendtes i flod- og indsjøfart:

	Ant.	Tons.	Fragnetods i tons.	
			Vegt.	Maal.
Ankomne	20 163	5 986 132	2 421 099	31 010
Afgaaede	19 533	6 196 924	425 658	332 311
Tilsammen	39 696	12 183 056	2 846 757	363 321
hvoraf canadiske	20 536	7 417 067	808 143	112 683
og amerikanske	19 160	4 765 989	2 038 614	250 638

I den canadiske kystfart var i samme finansaar anvendt:

Ankomne:	Ant.	Tons.
Britiske skibe	70 942	15 792 762
Fremmede „	435	136 563
Tilsammen	71 377	15 929 325

og afgaaede:	Antal.	Tons.
Britiske skibe	67 671	14 525 416
Fremmede „	321	99 690
Tilsammen	67 992	14 625 106
hvoraf dampskibe, ankomne og afgaaede	75 313	24 315 689
og seilskibe, do. do.	64 056	6 238 742

Lods- og havnevæsen.

Heri er saavidt officielt bekjendt ingen omfattende forandringer foregaaet.

Indvandringsforholdene via Canada til de forenede stater.

Disse har i de seneste 2 aar ikke givet anledning til forvikling af nogen nævneværdig betydning.

Fiskerierne.

Exporten af fiskevarer, som nærmest turde være af betydning for de forenede riger, har i finansaaene 1898 og 1899 stillet sig saaledes:

	1898.		1899.
Torsk, tørsaltet cwts.	760 417 \$	2 700 450 cwts.	696 513 \$
Sild, saltet . brl.	57 820 „	188 712 brl.	53 123 „
Makrel „ . . . „	12 877 „	154 075 „	13 706 „
Hummer, nedlagt do	11 919 634 „	2 291 025 \$	11 044 785 „
Lax „ . . . „	41 648 579 „	3 430 805 „	25 942 171 „
Fisketran . . gall.	162 307 „	40 253 gall.	182 313 „

Sammenholdt med exporten i aaret 1897 viser der sig i sidstforløbne finansaar en mindreexport af torsk til en værdi af henved \$ 1.2 million, af saltet sild ca. \$ 1.4 million, af nedlagt lax ca. \$ 2.5 millioner, af fisketran ca. \$ 115 000 og af saltet makrel ca. \$ 120 000, medens derimod nedlagt hummer er forøget med ca. \$ 100 000.

Trælastbedriften.

De væsentligere artikler, som i finansaaene 1898 og 1899 har været gjenstand for export, er nedenstaaende:

1898.				1899.			
Tømmer (pine)	mf.	186 049	\$ 1 616 671	mf. 161 927	\$ 1 398 454		
— spruce	"	5 526	" 33 885	" 8 143	" 49 769		
— eg	"	120	" 2 517	" 4	" 123		
— alm	"	8 483	" 53 784	" 6 401	" 44 687		
Planker, pine	std.	78 786	" 3 885 448	std. 92 373	" 4 193 628		
— spruce	"	292 743	" 7 918 366	" 295 355	" 7 848 437		
— ceder	"	22 224	" 641 068	" 20 830	" 770 458		
Bord	mf.	515 277	" 5 625 391	mf. 649 299	" 6 885 762		

Exporttallerne fra Newfoundland angiver efterstaaende artikler og værdier for produkter af fiskerierne:

		1897—98.	1898—99.
Hummer, nedlagt	.	\$ 619 510	\$ 565 362
Lax, fersk	.	" 61 312	" 72 020
— saltet	.	" 266	" 140
— nedlagt	.	" 9	" 1 134
Sild, fersk	.	" 33 904	" 79 513
— saltet	.	" 68 143	" 166 356
Torsk, tørret	.	" 3 230 928	" 4 445 031
Tran, torske-	.	" 185 704	" 262 218
— do.- lever-	.	" 14 480	" 9 759
— sæl-	.	" 218 279	" 252 036
— hval-	.	" 1 325	" 14 439

Opgave over det samlede beløb af de ved konsulatet i Quebec i aaret 1899 oppebaarne afgifter:

Norske skibe.	Konsulatafgifter.				Expeditions- afgifter.
	Ialt.	Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt Konsulen.	
		Ialt.	Deraf tilfaldt Konsulen.		
Hovedstationen	\$ 556.69				\$ 29.10
Montreal		\$ 1 409.84			
Three Rivers		„ 81.44			„ 3.10
St. Thomas		„ 57.16			
Chicoutimi		„ 124.49			
St. Etienne		„ 99.80			
Metis		„ 91.41			„ 0.80
Matane		„ 104.50			
St. Anne		„ 44.62			
Overføres	\$ 556.69	\$ 2 013.26			\$ 33.00

Norske skibe.	Konsulatsafgifter.				Expeditions- afgifter.
	Ialt.	Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt konsulen.	
		Ialt.	Deraf tilfaldt konsulen.		
Overført	\$ 556.69	\$ 2 013.26			\$ 33.00
Campbellton		334.24			„ 1.80
Dalhousie		410.06			„ 2.20
Bathurst		55.90			
Chatham		408.67			
Newcastle		195.89			
Richibucto		44.98			
Buctouche		„			„ 4.70
Shediac		176.95			
Baie Verte		149.15			
St. John		201.34			„ 13.95
Northport		117.71			
Pugwash		120.39			„ 1.80
Pictou		270.68			„ 1.00
Parrsboro		86.63			
Halifax		514.98			„ 16.88
Bridgewater		32.41			
St. Margarets Bay		117.80			
Sheet Harbor		47.65			
Sydney		1 299.45			
North Sydney					
St. Johns N. F.		116.20			
	\$ 556.69	\$ 6 713.80	\$ 3 356.90	\$ 3 913.59	\$ 75.88
Svenske skibe.					
Hovedstationen	\$ 14.95				\$ 0.80
Metis		\$ 23.47			„ 0.40
Matane		7.69			
Campbellton		15.37			
Chatham		15.72			
Northport		8.26			
Halifax		8.48			„ 16.80
St. Margarets Bay		9.99			
Bridgewater		11.32			„ 1.26
St. Johns N. F.		2.86			
Rat Portage					„ 2.00
Winnipeg					„ 38.93
Nya Stockholm					„ 7.25
	\$ 14.95	\$ 103.16	\$ 51.58	\$ 66.53	\$ 67.44

Montreal.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul Gustaf Gylling.

I aarets løb besøgte Montreal 97 gange af norske dampfartøier, men ikke af noget norsk seilfartøj, ei heller af noget svensk fartøj.

Nævnte dampfartøiers antal var 12, hvoraf 9 gik i kulfragtfart mellem Montreal og havnene i Cap Breton og i gennemsnit gjorde 10 reiser hver i løbet af sommeren.

De øvrige 3 dampskibe, der gik mellem Montreal og Europa, gjorde tilsammen 9 reiser og gik med ladning af trælast, korn eller stykgods herfra.

Alle til Montreal i aaret ankomne dampskibe var i saakaldt time-charter. Fragterne var temmelig høje, saaledes som nedenstaaende resumé udviser:

Dampskibe paa omtrent	970	reg. tons	£	750	pr. maaned.
Do. —" —	1 290	—" —	"	825	—" —
Do. —" —	1 375	—" —	"	875	—" —
Do. —" —	1 410	—" —	"	800	—" —
Do. —" —	1 440	—" —	"	850	—" —
Do. —" —	1 510	—" —	"	835	—" —
Do. —" —	1 635	—" —	"	1 100	—" —
Do. —" —	1 849	—" —	"	1 000	—" —
Do. —" —	1 890	—" —	"	1 000	—" —
Do. —" —	1 920	—" —	"	1 070	—" —
Do. —" —	1 930	—" —	"	1 100	—" —
Do. —" —	2 000	—" —	"	1 125	—" —

Hjemmeværende rederiers opmærksomhed turde henledes paa ovenstaaende fragter, og da det synes, som om efterspørgselen efter norske eller svenske dampfartøier af ovenangiven tonnage var i stigende, bør rederne finde det fordelagtigt at sætte sig i forbindelse med paalidelige skibsmæglerfirmaer her paa stedet.

I en nær fremtid turde maaske endnu en anden aarsag bidrage til betydelig at forøge kvantiteten af varer, som skal udføres fra Montreal. Et større syndikat har nemlig erholdt visse koncessioner til opførelse af en saakaldt elevator for afskibning af korn. Hensigten med dette foretagende er at hendrage til Montreal en betydelig del af den kornexport, som nu gaar via New York.

Skulde den af syndikatet fremlagte plan blive realiseret, turde der bydes svenske og norske dampfartøier anledning til at erholde fordelagtige fragter fra Montreal.

Hvad angaar fragter til Montreal, antager jeg ikke, at de nu raadende vanskeligheder i den nærmeste fremtid vil kunne bortryddes. De regulære dampskibslinjer kan nemlig godt besørge al den indgaaende fragt, som bydes.

For de i kystfart i Kanada anbragte norske eller svenske dampskibe turde det ikke være af veien at paapege, at saadanne fartøier ved ankomsten ikke

bør medhave større forraad af proviant, da en ganske betydelig told maa betales af saadan proviant.

I sommeren 1900 vil en fordybet kanal blive aabnet til de store indsjøer Lake Ontario etc. Denne kanal tillader fartøier af 14 fod dybgaaende at passere, og dimensionerne er i sluserne 270×45 fod.

Her turde maaske et nyt felt aabnes for skibe af ovenangivne dimensioner. Jeg vil dog henlede opmærksomheden paa den forholdsvis korte farts-tid; thi dersom fartøierne ikke skal nødsages til at ligge uden beskæftigelse hele vinteren, maa de passere ud fra Montreal i den sidste halvdel af november.

Jeg vil heller ikke undlade at paapege, at saavidt jeg kan finde, har de allerede her eksisterende transportselskaber ikke fundet nogen vanskelighed ved at besørge al den trafik, som har tilbudt sig.

Stor forsigtighed tilraades derfor de redere, som reflekterer paa denne fart, og jeg antager, at kun hvis fordelagtige time-charters tilbydes af virkelige solide firmaer, bør forsøget voves.

Hvad angaar vareomsætningen mellem Kanada og de forenede riger, da er denne for tiden ikke af nogen særdeles betydning, idet raaprodukterne i disse lande væsentlig er de samme.

Ved vareforsendelser er valget af agenter af største vigtighed, og for stor forsigtighed kan ikke iagttages herved, thi uden dygtige og fremforalt paa alidelige agenter er det som oftest rent tab at udsende varer. Jeg vedføjer her et resumé af til Montreal fra Sverige og Norge indførte varer, og er derved at bemærke, at totalsummen med omtrent \$ 6 000 overstiger totalsummen for 1898.

Resumé af import i 1899.

1ste kvartal		\$ 3 593.00
hovedsagelig jern	\$ 3 200.00	
2det kvartal		\$ 5 575.00
deraf jern	\$ 2 455.00	
løbe	„ 1 455.00	
torsketran	„ 950.00	
3dje kvartal		\$ 24 368.00
deraf jern	\$ 20 000.00	
torsketran	„ 3 300.00	
maskiner	„ 570.00	
4de kvartal		\$ 3 051.00
deraf jern	\$ 2 600.00	
torsketran	„ 350.00	
		\$ 36 587.00

Det maa tillades mig at paapege en uskik, som jeg erfarer at have fundet sted. Idetmindste en anstalt for helbredelse af alkoholister foretager sig nemlig at tilraade forældre eller paarørende at sende saadanne stakler til Kanada, især Montreal, forat personer anbefalede af nævnte anstalt skulde tage sig af dem med gode udsigter til helbredelse, da det ikke skulde lykkes dem her at erholde spirituosa. Jeg har selv læst breve fra en anstalt til forældre af saadanne ulykkelige og taler derfor om, hvad jeg personlig ved. Resultatet er nemlig særdeles utilfredsstillende.

Hvad den paastand angaar, at spirituosa her ikke skulde kunne erholdes, er dette simpelt hen en usandhed. Tvertimod er adgangen til at erholde sterke drikke hersteds mindst ligesaa stor som hjemme, og dertil kommer, at den hemmende indflydelse, som muligens kan udøves af paarørende eller bekendte, her naturligvis aldeles savnes. Den her paa stedet lovede omsorg har været af aller daarligste slags, eller rettere sagt slet ikke existeret, og resultaterne har saaledes været sørgelige.

Det vilde derfor være ønskeligt, at noget kunde gjøres for at forebygge fortsættelsen af saadanne bedragerier.

Sydney, C. B.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsulatet.

Af regeringens beretninger for 1899 skal jeg meddele følgende angaaende vor lokale handel:

Opgaven over kul solgt i 1899 udviser i sammenligning med den for 1898:

	1898.	1899.
Nova Scotia	667 252	729 477
New Brunswick	266 789	327 504
P. E. Island	93 241	106 755
Newfoundland	62 051	66 881
Quebec	944 160	1 029 288
Vestindien	—	6 044
Forenede stater	98 027	153 188
Andre lande	3 877	—

Produktionen var 2 642 333 tons mod 2 281 454 tons i aaret 1898. Total-salget udgjorde 2 419 137 tons mod 2 135 397 tons i 1898. Der viser sig en forøgelse af salget til alle kanter. Udførselen til de forenede stater forøgedes stadig i løbet af sommeren og vil blive fortsat udover vinteren.

Cape Breton County. Salget fra dette county beløb sig til 1 731 398 tons mod 1 390 596 i 1898. Produktionen indskrænkede sig til The Dominion Coal Co. og The General Mining Association's kulgruber.

The Dominion Coal Company er beskæftiget med optagelse af nye gruber paa flere forskellige steder, og naar disse kommer istand, vil de danne et af de største kulgrubeanlæg i verden og udbringe mange millioner tons kul.

Dominion Iron and Steel Company limited.

Over 3000 mand er i vinter blevet anvendt ved anlægget af deres store verker, der stadig gaar fremad, og hvis smeltehytte vil træde i virksomhed i september eller oktober.

Halifax, N. S.

Beretning fra vicekonsul I. H. Mathers.

Træmasse. For nærværende er der kun tre selskaber i provinsen Nova Scotia, som er beskæftiget i denne industri, nemlig:

1. The Acadia Pulp & Paper Co. (limited).
2. The Sissiboo Pulp & Paper Co. (limited).
3. Nova Scotia Wood Pulp & Paper Co. (limited).

1. Dette selskabs hovedkontor er i Halifax N. S. Det har to fabrikker, hvoraf den ene i Milton, Queens Co., den anden i Morgan's Falls, Lunenburg Co. Produktionen af begge fabrikker beløber sig til omtrent 25 000 tons vaad træmasse aarlig.

2. Selskabets hovedkontor er i Weymouth N. S., lige i nærheden af Yarmouth. Fabrikkerne ligger ved Weymouth Falls og Sissiboo Falls, og den aarlige produktion udgjør omtrent 7 500 tons vaad træmasse.

3. Dette selskabs hovedkontor er i Mill Village, Queens Co. N. S., og dets fabrik er paa samme sted. Den aarlige produktion er omtrent 5 000 tons vaad træmasse.

En ton vaad masse vægtig 2 240 lbs. svarer omtrent til en halv ton tør masse.

Der er tale om anlæg af endel andre fabrikker i Nova Scotia til fabrikation af mekanisk træmasse, og jeg har ingen tvil om, at nogle vil blive oprettet i en nær fremtid. For tiden overskrider efterspørgselen langt tilgangen, og der siges, at vort grantræ yder en fortrinlig kvalitet af træmasse, der langt overgaar den skandinaviske artikel; men herom kan jeg ikke udtale nogen formening.

St. John, N. B.

Aarsberetning for 1899 fra vicekonsul John H. Thomson.

I aaret 1899 indtraadte en stor forbedring i handelen med planker, da priserne, uagtet foraaarsafskibningen var meget stor, i løbet af sommeren gradvis steg paa de britiske markeder, saa at vore afskibere har havt en meget fordelagtig sæson. De forenede staters markeder har ogsaa modtaget en stor del af vort tømmer til høiere priser, end der har været gjældende i mange aar.

Udførselen af tømmer fra St. John og de øvrige udskibningshavne i Fundybugten er større end i 1898. Udskibningen til den argentinske republik og Australien er ogsaa større end i 1898. Beholdningen af vintergamle planker er liden.

Damp- og seilskibsredere har havt godt udbytte af sine skibe, da fragterne har været lønnende over hele verden.

Den kanadiske regering vedbliver at yde understøttelse til dampskibe for at faa dem til at komme hertil i vintermaanederne, medens St. Lawrencefloden er isbelagt. De linjer, som underholder fart denne vinter med subsidier, er følgende:

Elder—Dempster Line til Liverpool	ca. \$ 3 500	pr. tur
Head Line til Belfast og Dublin	- „ 750	—
Donaldson Line til Glasgow	- „ 750	—
Furness Line til London	- „ 1 500	—
Manchester Line til Manchester	- „ 1 500	—

Den største del af ladningen til disse skibe bringes hertil paa Canadian Pacific jernbanen fra vesten. St. John er denne routes endestation ved Atlanterhavet.

Det kvantum korn, som sidste vinter blev skibet til Storbritannien og Irland, udgjorde 2 981 000 bushels, ligesom der ogsaa exporteredes 187 000 fustager mel foruden kvantiteter af ost, smør, hø etc. til en totalværdi af \$ 6 275 000; endvidere 10 300 stk. kvæg, faar og heste, anslaaet til en værdi af \$ 591 000; omtrent 11 000 std. planker blev ogsaa afskibet for at komplettere skibenes ladninger.

Fragten for planker til Storbritannien og Irland udgjorde i foraaaret 37 sh. 6 d; steg i mai til 45 sh., i juli til 50 sh., i oktober til 55 sh. Et antal dampskibe er blevet befragtet for lastning vaaren 1900 til 45 sh.

Paa penge har der været rigelig tilgang i bankerne; udlaansrenten fra 5 pct. til 6 pct. pro anno.

Forretningerne i hele provinsen New Brunswick har forløbet tilfredsstillende.

Jordbrugerne har havt god høst af hør, korn o. s. v.

Ingen oceanskibe for damp eller seil bygges her for tiden. Formindskelsen i aar af skibe registrerede i St. John udgjør omtrent 4 334 tons.

Det samlede antal fartøier af alle slags, som nu er registreret hersteds, udgjør 398, dr. 67 611 tons.

Exporten af granplanker fra St. John til Storbritannien og Irland etc. var som følger:

1899	. . .	140	fartøier	dr.	279 000	reg. tons	186 000 000	superf. feet.
1898	. . .	160	—	„	261 000	— „ —	182 000 000	— „ —
1897	. . .	192	—	„	290 000	— „ —	244 000 000	— „ —
1896	. . .	147	—	„	221 000	— „ —	169 000 000	— „ —
1895	. . .	126	—	„	160 000	— „ —	130 000 000	— „ —
1894	. . .	148	—	„	170 000	— „ —	151 000 000	— „ —

Afskibningen i 1899 foregik med 116 dampskibe og 24 seilskibe.

Værdien af granplanker har varieret fra \$ 18.00 til \$ 23.00 pr. std. efter kvaliteten.

Af furutømmer udførtes	131 tons	mod	95 tons	i 1898
„ birketømmer	—	6 755	„	6 637

Udførselen af trælast til den argentinske republik var 11 280 000 superf. feet mod 10 213 000 i 1898.

Taksten for stuvning af fartøier, saavel damp- som seilskibe, har været omtrent 70 cents pr. std.

Havneudgifterne er forblevne uforandrede. Arbejderne har erholdt 30 cents pr. time baade for dag- og natarbeide.

10 indenlandske skibe ankom til denne havn i aarets løb.

Konsulatafgifterne beløb sig til \$ 201.34.

Sjømandshyrer har varieret fra \$ 18.00 til \$ 20.00 pr. maaned.

Singapore.

*Aarsberetning for 1899 fra konstitueret konsul W. P. Waddell,
dateret 11te oktober 1900.*

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	77	98 657	77	98 657	-	-	68	84 587	68	84 587
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	77	98 657	77	98 657	-	-	68	84 587	68	84 587
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	5	5 875	5	5 875	-	-	5	5 875	5	5 875
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	5	5 875	5	5 875	-	-	5	5 875	5	5 875
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	82	104 532	82	104 532	-	-	73	90 462	73	90 462
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	9	14 070	9	14 070
Seilskibe	-	-	1	608	1	608	-	-	1	608	1	608
Sum	-	-	1	608	1	608	-	-	10	14 678	10	14 678
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	1	608	1	608	-	-	10	14 678	10	14 678

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Ingen svenske fartøier ankom i aaret til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 1 434.82,
ved vicekonsulsstationerne \$ 120.89, hvoraf tilfaldt konsulen \$ 60.45.

Som det af de tidligere indsendte skibslistes sees, ankom der i 1899 78 norske fartøier, hvoraf et seilskib, til Singapore og 5 norske dampskibe til Penang. Handelen med norske produkter i Singapore er i aarets løb ikke gaaet fremad, idet ingen artikler af norsk tilvirkning i 1899 er blevet indført her til kolonien. Ifølge indberetning fra vicekonsulatet i Penang melder de officielle opgaver heller ikke om nogen handel mellem nævnte havn og Norge.

De i slutningen af 1899 gjældende fragtsatser var følgende:

Til London med dampskib:

For tin	27 sh. 6 d	pr. ton à 20 cwt.
” kopra	37 sh. 6 d	— à 12 ”
” sagomel	37 sh. 6 d	— à 20 ”
” sago og tapioca	47 sh. 6 d	— à 18 ”
” rotting	42 sh. 6 d	— à 7 ”
” gambier	42 sh. 6 d	— à 20 ”
” sort peber	47 sh. 6 d	— à 12 ”
” garvede huder	47 sh. 6 d	— à 12 ”
” bøffelskind	50 sh. 0 d	— à 10 ”
” guttapercha	52 sh. 6 d	— à 12 ”

Til Liverpool var fragterne 5 sh. mere pr. ton og til Glasgow og Leith 7 sh. 6 d højere pr. ton end oven anført. Fragterne til Amerika var imidlertid meget gunstigere for køberne paa markedet der, idet raterne i 1899 til New York udgjorde for tin 15 sh., for gambier og for stykgods 25—40 sh. pr. ton.

10 seilskibe udklareredes i aarets løb til Marseille og de forenede stater; fragterne for diase kan gennemsnitlig anslaaes til 22 sh. 6 d pr. ton til Marseille og 25 sh. til de forenede stater.

Koloniens handel. Angaaende handelen i sin almindelighed i settlementerne Singapore, Penang og Malacca kan anføres følgende detaljer:

Skibsfartsopgave for 1899.

Ankomne skibe.			Afgaaede skibe.		
	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Singapore . . .	4 948	4 982 622	Singapore . . .	4 940	4 977 496
Penang . . .	2 399	1 870 104	Penang . . .	2 420	1 873 311
Malacca . . .	1 515	315 682	Malacca . . .	1 515	315 682
Sum	8 862	7 168 408	Sum	8 875	7 166 489

Skibsfartsopgave for 1898.

Ankomne skibe.			Afgaaede skibe.		
	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Singapore . . .	5 009	4 546 837	Singapore . . .	5 004	4 539 719
Penang . . .	2 559	1 880 454	Penang . . .	2 555	1 880 644
Malacca . . .	1 538	314 650	Malacca . . .	1 538	314 650
Sum	9 106	6 741 941	Sum	9 097	6 735 013

Der er saaledes nogen nedgang i antallet af ankomne og udklarerede skibe i 1899, men en betydelig forøgelse i tonnagen.

Opgave over indførselen, myntet guld og sølv ikke medregnet.

	1899.	1898.
Singapore . . .	\$ 194 517 728	\$ 170 733 470
Penang . . .	„ 58 887 784	„ 50 374 858
Malacca . . .	„ 1 855 138	„ 1 895 350
Sum	\$ 255 260 650	\$ 223 003 678

Opgave over udførselen, myntet guld og sølv ikke medregnet.

	1899.	1898.
Singapore . . .	\$ 165 071 766	\$ 141 209 338
Penang . . .	„ 58 466 283	„ 50 824 676
Malacca . . .	„ 2 236 465	„ 2 106 666
Sum	\$ 225 774 514	\$ 194 140 680

Det vil heraf sees, at værdien af Singapores og Penangs indførsel og udførsel fremdeles tiltager, medens Malaccas handel omtrent holder sig paa samme standpunkt som i 1898. En sammenligning mellem de vigtigste import-artikler giver følgende billede:

	1899.	1898.
Bomuldsvarer	5 282 028 stkr.	5 719 552 stkr.
Opium	15 055 kasser	14 444 kasser
Kul	545 000 tons	508 000 tons
Petroleum	1 041 000 kasser	898 000 kasser
Ris	6 026 937 piculs	7 301 466 piculs.

Indførselen af kul i aarene 1895—1899 udgjorde i tons:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Fra Storbritannien og Irland	157 000	100 000	97 000	48 000	92 000
„ Japan	194 000	240 000	280 000	263 000	281 000
„ Australien	42 000	32 000	56 000	78 000	64 000
„ Borneo og Sarawak	48 000	52 000	37 000	32 000	29 000
„ Bengalen	19 000	17 000	72 000	82 000	75 000
„ andre steder	8 000	2 000	9 000	5 000	5 000
Tilsammen	468 000	443 000	551 000	508 000	546 000

Den samlede indførsel af kul i 1899 oversteg saaledes foregaaende aars med 38 000 tons; skjønt tilførselen fra Storbritannien og Irland steg med 44 000 tons sammenlignet med 1898, er dog disse tal betydelig mindre end det kvantum, der indførtes i 1895. Saavel af bengalske som australske kul indførtes der mindre i 1899 end i 1898; men det er sandsynligt, at sidstnævnte sort sendtes direkte til Philippinerne i 1899, hvilket vilde kunne forklare nedgangen. Borneovaren aftog ogsaa noget, medens japanske kul, hvoraf indførselen i 1899 tiltog med 18 000 tons, gik op til mere end halvparten af den samlede import.

Petroleum. Importen af russisk og amerikansk olje udviser en betydelig forøgelse, og Burmahvaren er steget til over det dobbelte i 1899. Sumatraoljen viser derimod en tilbagegang af 23 000 kasser. En sammenligning af indførselen i de sidste fem aar beregnet i kasser à 65 lbs. udviser følgende billede:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Fra Amerika	114 000	100 000	101 000	163 000	230 000
„ Rusland	458 000	345 000	468 000	348 000	371 000
„ Sumatra	434 000	378 000	400 000	334 000	311 000
„ Burmah	8 000	22 000	3 000	53 000	124 000
Tilsammen	1 014 000	845 000	972 000	898 000	1 036 000

Den samlede værdi af exporten fra kolonien i 1899 opgik til næsten 216 mill. dollars eller omtrent £ 22 000 000, hvilket er 16 ³/₄, pct. mere end i 1898. De enkelte artikler var:

	1898.	1899.		1898.	1899.
	piculs.	piculs.		piculs.	piculs.
Gambier	892 000	844 000	Tapioca	802 000	868 000
Kopra	685 000	1 024 000	Ris	6 471 924	5 292 291
Kaffe	93 618	78 127	Tin	766 216	759 551
Gummi	269 888	362 485	Krydderier	465 284	614 276
Perlesago	120 000	122 000	Rotting	463 000	506 000
Sagomel	605 000	606 000			

Fyrvæsenet. Lamperne paa de forskjellige fyrstationer skal have funktioneret godt og regelmæssig i 1899; der foretoges ingen forandringer med noget af fyrene i aaret.

Kursen paa sterling var høiest i april og mai, da der noteredes 2 sh. $\frac{5}{16}$ d for fire maaneders bankvexler paa London, og lavest i oktober, 1 sh. $11\frac{3}{8}$ d.

Düsseldorf.

Aarsberetning for 1899 fra konsul S. V. Helander.

Forskjellige samvirkende kræfter frembragte paa pengemarkedet i det forløbne aar aldeles abnorme forholde. Industriens krav, der allerede i de foregaaende aar havde virket i retning af at forhøje pengeværdien, antog i det sidste aar som følge af den atter mægtigt fremadskridende udvikling i næsten alle brancher inden erhvervsrørelsen, især kul- og jernindustrien og de hermed i sammenhæng staaende fabrikationsgrene, ligesom ogsaa ved prisstigningen paa raamaterialier og halvfabrikater i forening med de betydelige lønsforhøielser et endnu meget større omfang.

Skibsfarten.

Det forløbne aar, i hvilket handel og industri i næsten alle brancher havde en høi udvikling, var som følge heraf ogsaa meget gunstigt for skibsfarten. Paa sine steder var der mere tilgang paa varer, end det var muligt at transportere, uagtet der fandtes en stor mængde fartøier. Dog virkede det meget hemmende paa skibsfarten, at der just i de maaneder, konkurrancen var størst, indtraadte en vedholdende daarlig vandstand, hvilket naturligvis viste sig mest ufordelagtigt for den direkte forbindelse mellem Rhinen og havet.

Antallet af slæbefartøier og lastedampere, der indtager sine varer fra de skibe, som anløber havnene Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Dordrecht etc. for viderebefordring til stapelpladsene ved Rhinen, naturligvis ogsaa med tilslutning til de svensk-norske linjer, forøgedes stadig. Foruden de allerede tidligere bestaaende direkte dampskibsforbindelser:

til og fra Bremen	hver	8de	dag
— Hamburg	”	10de	”
— Stettin	”	8de	”
— Danzig	”	12te	”
— Königsberg	”	12te	”
— Riga	”	12te	”

er en ny dampskibslinje aabnet til og fra St. Petersburg med fire nybyggede dampskibe, hvert paa 800—1 000 tons drægtighed.

Endvidere er et dampskib dr. ca. 1 400 tons under bygning.

Hvad de store kvantiteter færdige døre betræffer, som udføres hid fra Sverige og Norge, og som, hvis de er destinerede til Rhinen, altid maa om-lastes i Lübeck, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen etc., saa vilde det sikkert være lønnende og ønskværdigt, især for alle havne ved Østersjøen, som har forbindelse med Rhinen, om direkte linjer med Sverige og Norge kunde komme istand.

Industri og handel.

Jern- og kulindustrien. Om jern- og kulindustrien kan siges, at den i aaret 1899 har været saa høit opdrevet som nogensinde og vilde have været det endnu mere, hvis raastofferne, brænde og arbejdskræfter havde været tilgængelige i tilstrækkelig mængde. Bestillinger har nemlig blot kunnet udføres paa forlængede leveranceterminer, og ved det nye aars indgang forelaa en arbejdsmængde saa stor som neppe nogensinde tidligere.

Kul. Kulmarkedet viste sig hele aaret igjennem meget fast, da afsætningen tiltog, og forbrugerne ivrigt efterstræbte forøgede leverancer. Den 1ste april forhøiedes arbeidernes lønninger, og høiere transportomkostninger betalte man gjerne for hurtigere leverance; dog bibeholdtes i almindelighed priserne uforandrede.

Koks. Koksmarkedet viste sig efter omstændighederne overordentlig fast. Forøvrigt gjælder det samme om koks som om kul, kanske i endnu høiere grad om koks, hvad mangelen betræffer, da private forbrugere saa sig tvungne til at søge forsyning i udlandet. Noteringerne for koks ligesom for kul for-andredes lidet i aarets løb.

Jern. Efter jernmalm var efterspørgselen yderst livlig. Gruberne i Siegerland havde allerede i begyndelsen af aaret bestillinger for langt ind paa 1900. De fra masovnene bestilte kvanta var saa store, at private kjøbere alene kunde erholde 75 pct. af det forlangte. Svensk jernmalm solgtes til høie priser; større kvantiteter kunde dog ikke faaes. Transportmidler stod gruberne til raadighed; prisnoteringerne for tysk malm var temmelig faste. — Rujernmarkedet var yderst livligt. Efterspørgselen efter støbejern og hematit-rujern kunde trods forøget produktion ikke tilfredsstilles, hvorfor forbrugerne maatte tage sin tilflugt til rekvisitioner af udenlandsk rujern. — Stangjernmarkedet viste sig allerede i begyndelsen af aaret fast med stigende tendens, og snart ophørte den omtrentlige ligevegt mellem produktion og konsumtion at finde sted, da forbruget tiltog, og produktionen af mangel paa arbejdskraft og raamateriale ikke kunde forøges. Heraf blev følgen, at leveranceterminerne udstraktes til en utilbørlig længde, og at priserne steg gradvis. Ved aarsskiftet var bestillinger indløbne for de første tre kvartaler af 1900. — Hvad metaltraadindustrien angaar, da fulgte denne ogsaa den almindelige udvikling: markedet fast, tendensen stigende. Produktionen

vilde have været endnu større, dersom valseverkerne havde kunnet erholde tilstrækkeligt smeltejernmalm. Med tilvirkning af jernplader var verkerne meget sysselsatte. Behovet er ved kontrakt dækket for længere tid. Priserne var ganske moderate og betaltes villig. Det samme var tilfældet med jernblik. Ofte var det dog besværligt at tilfredsstille efterspørgselen. — Med produktion af jernbanemateriale var verkerne fuldt sysselsatte, og de er ved bestillinger fra statsbaner og private sikrede arbejde for længere tid. Ved maskinfabrikerne og jernstøberierne raadede en travl virksomhed, og i begyndelsen af 1900 indehavdes fuldt af bestillinger til høje priser.

Den elektriske industri kan se tilbage paa et tilfredsstillende arbejdsaar. Denne har vel at opvise det stærkeste opsving blandt alle Tysklands industrigrene. Den tiltagende konkurrence i forbindelse med de forhøiede kul- og jernpriser samt de større lønninger bevirkede imidlertid, at elektricitets-selskabernes fortjeneste væsentlig indskrænkedes i de to—tre sidste aar. Tilgangen paa kapital til disse selskaber er ogsaa allerede blevet merkbart mindre.

Ogsaa cementindustrien, der som følge af den opdrevene bygningsvirksomhed i de sidste aar ligeledes kraftig er opblomstret, har i det hele taget givet ret tilfredsstillende resultater. Den med cementindustrien i sammenhæng staaende ler- og teglindustri har ligeledes arbejdet til almindelig tilfredshed.

Et absolut ugunstigt aar har 1899 været for velocipedfabrikationen, som kjendeligt maatte lide under indflydelse af en for stærk produktion. Dividenderne hos næsten alle bicyklefabriker opviser som følge heraf en betydelig tilbagegang mod det foregaaende aar, og udsigterne til en snar bedring er ingenlunde lyse. Velocipedindustrien og de dermed sammenhængende industrigrene gennemgaar derfor nu en krise, som uden tvil vil have tilfølge, at en mængde daarligere kvaliteter forsvinder. Denne krise har desuden foranlediget, at en stor del af velocipedfabrikerne har optaget andre fabrikationsgrene, især forarbeidelse af automobilvogne.

Ikke meget gunstigere har textilindustrien været stillet, ihvorvel just i denne branche det forløbne aar har vist mange tilløb til en begyndende bedring. Især har den amerikanske toldbeskyttelse vedblivende udøvet en skadelig indflydelse. Dertil kommer endnu modsætningen mellem spinderiernes og væveriernes interesser i den indenlandske industri, som endnu væsentlig lægger hindringer iveien for ophjælpelse af misforholdene. I en lignende stilling som den egentlige textilindustri befinder ogsaa textilforædlingsindustrien sig. Vistnok kan denne opvise en stigende sysselsættelse i næsten alle brancher, men desuagtet klages der over de daarlige priser. Mod slutningen af aaret viste der sig dog inden denne gren tendenser til bedring.

Trævareimporten.

Af trævarer importeredes til Rhinprovinzen og Westfalen 70—80 000 std.s (à 165 eng. f.³) granbatter, hvorefter fra Sverige omtrent halvdelen; resten kom fra Finland og Kronstadt. Disse sendinger gaar samtlige pr. dampskib til

Amsterdam, Rotterdam og Dortrecht og omlastes der i rhinfartøier. Fra Norge indførtes til Rhinen af saget kantvirke ca. 10 000 stds.

Vin.

Vinhøsten i 1899 var i almindelighed utilfredsstillende, idet enkelte vindistrikters afkastning varierede ret meget. Saaledes blev resultatet ved Mosel meget bedre end i Rheingau og forøvrigt ved Rhinen. Ogsaa priserne svarer hertil. Da moselvinene nu behersker hele vinmarkedet, betales for disse meget mere end for pfalziske og rhinske vine.

Hvad nu prisnoteringerne angaar, saa er disse i Pfalz fra mk. 300 pr. 1 000 liter og for de bedste sorter 6—7 000 mk. pr. 1 000 liter. For de ordinære rhinhessiske vine betales 480—800 mk., i Rheingau 1 000 mk., og for de fineste sorter 3—4 000 mk., alt pr. 1 200 liter. Moselvine kan ikke faaes under 8—900 mk. og i gennemsnit ikke under 1 000 mk. pr. 1 000 liter, medens den fineste kvalitet betinger en pris af mk. 5—6 000 og endnu mere.

Forraadene i næsten alle trakter, hvor vindyrkning drives, er meget sterkt reducerede og næsten uden undtagelse paa forhaand bortbestilte. Endog i store vinforretninger er de ældre aargange lige til 1897 svundet meget ind.

Udstillingen i aaret 1902.

Da det er besluttet i aaret 1902 at arrangere en industri- og sløidudstilling i Düsseldorf for Rhinprovinsen, Westfalen og regjeringsdistriktet Wiesbaden, kan herom foreløbig anføres følgende:

Udstillingen, der er forbundet med en tysk national-kunstudstilling, er planlagt paa en lignende, men mere omfattende måde end den, der i 1880 saa lykkelig gennemførtes. Dens opgave er hovedsagelig at vise, hvilket overordentligt opsving den rhinlandsk-westfalske industri i de forløbne tyve aar har gjort.

Til udstillingen er overladt den henved 40 hektar omfattende Holzheimersø og bevilget en sum af 4 mill. mk. til anlæg af en vei langs Rhinen med strandbane og bispør, ligeledes 1 600 000 mk. til terrænforbedringer. Endvidere er der bevilget bidrag til opførelse af en permanent kunstudstillingsbygning.

St. Helena.

Aarsberetning for 1899 fra konsul W. J. Williams.

Af norske skibe ankom i 1899 til St. Helena med ladning 1 dr. 639 tons, der afgik i ballast. For proviant, lægehjælp etc. anløb 24 norske skibe dr. 17 151 tons.

Af svenske skibe anløb to dr. 977 tons for proviant.

Erlagte konsulatafgifter af det norske skib £ 2. 4. 5, af svenske skibe intet; expeditonsafgifter ingen.

Importen og exporten viser ogsaa i 1899 fremgang, skjønt antallet af skibe, der tilstedtes officiel praktika, fremdeles er mindre end i tidligere aar.

Importen udgjorde i 1899:		Exporten udgjorde i 1899:	
Fra England	5 824 tons	Til England 116 tons og myntet metal	
„ Kap	371 —		£ 3 594. 0. 0.
„ Australien	290 —	„ Kap . 169 —	
„ Amerika	165 —	„ Ascension 5 —	
		„ Amerika 218 —	
Tils. 6 650 tons		Tils. 508 tons	
Værdi £ 91 699. 0. 0		Værdi £ 4 592. 0. 0.	

Af skibe, der tilstedtes officiel praktika, var krigs- og transportskibe: 9 britiske, 1 amerikansk og 1 portugisisk; dampskibe: 36 britiske; seilskibe: 47 britiske, 25 norske, 2 svenske, 5 russiske, 9 amerikanske, 1 hawaiiisk, 2 franske, 3 hollandske, 4 tyske, 2 italienske; ialt anløb saaledes 147 skibe.

Colombo, Ceylon.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Fred. Wm. Bois, dateret 1ste oktober 1900.

Af norske skibe ankom i 1899 til Colombo med ladning 15 dr. 19 436 tons, deraf 4 seilskibe dr. 2 040 tons. Samtlige dampskibe afgik med ladning, seilskibene derimod i ballast. Fartøiernes ladning bestod af ris, sleepers eller stykgods. Til Point de Galle ankom 1 norsk dampskib dr. 2 180 tons med ladning af ris fra Rangoon. Ingen svenske skibe anløb i aaret distriktets havne.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i Colombo £ 15. 18. 3, i Point de Galle ingen.

Det viser sig at være umuligt at afgjøre, hvor store kvanta af norske og

svenske produkter finder afsætning her paa øen, da der ikke foregaar nogen direkte skibning, og opgaverne over indførselen ogsaa omfatter Storbritannien eller andre lande i Europa.

Svensk jern og staal. Adskillige byggeforetagender har i den senere tid været igang baade i Colombo og oppe i landet, og der er grund til at tro, at behovet for de her nævnte metaller er steget, skjønt det ikke er muligt at sige i hvilken grad, eller om der er udsigt til, at dette forhold vil vedvare. En betydelig udvidelse af jernbaneanlæggene er blevet bifaldt af regjeringen, hvilket vil medføre et meget stort forbrug af jern og staal.

Fyrstikker. De svenske merker hævder sin stilling og vinder i almindelighed bifald; det er imidlertid ikke muligt at afgjøre, om forbruget tiltager eller omvendt.

Norske thekasser. Da jeg har god anledning til at bedømme, hvad slags kasser er mest almindelig i brug paa theplantagerne, tager jeg ikke i betænkning at udtale, at kasser af japanesisk tilvirkning vinder mest bifald baade paa grund af sin kvalitet og sin pris; men for hvert aar synes det at blive mere og mere vanskeligt at skaffe sig disse; prisen paa dem stiger stadig, og det er ingenlunde urimeligt, at den japanesiske regjering kan ville søge at hemme produktionen deraf paa grund af det store forbrug af „momi“-tømmer. Norske thekasser passer godt og vilde med lethed kunne komme i brug, men hidtil har prisen været for høi. Jeg skulde anbefale trælasthandlere at holde øie med denne forretning; thi hvis Japan ikke skulde kunne levere kasserne længere, vilde der blive stor efterspørgsel efter saadanne fra andre lande, særlig fra Norge.

Indhold: Colombo, Ceylon s. 835. — Düsseldorf s. 831. — Kapstaden s. 786. — Lübeck s. 773. — Quebec s. 807. — Shanghai s. 794. — Singapore s. 827. — St. Helena s. 835.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 17.

Udgivet ved departementet for det indre.

1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Bremen.

Aarsberetning for 1899 fra Konsul Herm. S. Gerdes.

Den norske skibsfart i aaret 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	18	6 352	3	804	21	7 156	42	13 014	2	2 312	44	15 326
Seilskibe	6	393	6	4 608	12	5 001	3	179	2	169	5	348
Sum	24	6 745	9	5 412	33	12 157	45	13 193	4	2 481	49	15 674
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	35	10 265	18	20 278	53	30 543	2	511	2	250	4	761
Seilskibe	69	24 023	7	4 726	76	28 749	5	952	9	4 912	14	5 864
Sum	104	34 288	25	25 004	129	59 292	7	1 463	11	5 162	18	6 625
Totalsum af ladede fartøier	128	41 033	34	30 416	162	71 449	52	14 656	15	7 643	67	22 299
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	24	8 133	24	8 133	-	-	2	449	2	449
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	831	7	4 507	8	5 338
Sum	-	-	24	8 133	24	8 133	1	831	9	4 956	10	5 787
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	1 594	2	1 594	5	1 389	46	29 987	51	31 376
Seilskibe	-	-	8	3 351	8	3 351	63	21 581	8	4 776	71	26 357
Sum	-	-	10	4 945	10	4 945	68	22 970	54	34 763	122	57 733
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	34	13 078	34	13 078	69	23 801	63	39 719	132	63 520

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 102 390.00, for fra konsulatet afgaaede norske fartøier kr. 150 690.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 159 dr. 36 340 tons, til hovedstationen 74 dr. 14 486 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 615.28, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 737.82; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 868.91. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 553.44, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 282.50; heraf tilfaldt konsulen kr. 641.25. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 678.88.

Expeditionsavgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 710.49, i svenske sager kr. 71.82, i andre sager kr. 0.89.

Det i min sidste beretning for aaret 1898 nævnte opsving i handel og omsætning er ogsaa vedblevet i aaret 1899. Industrien var ogsaa fremdeles tilstrækkelig og lønnende beskæftiget. Dampskibsrederiet har videre udviklet sig og ved de høiere fragter vedvarende havt gode resultater at opvise, hvorvel de betydelig stegne priser for kul og de paa havnepladsene forhøjede arbejdslønninger følgelig har forøget udgifterne for selskaberne.

Specielt har dette været tilfældet for dampskibsselskabet „Neptun“, der udfører korte ruter og saaledes hyppig berører havnene. Dette selskab afgav saaledes for aaret 1899 kun 9 pct. dividende mod 12 pct. for 1898. Ogsaa for seilskibsrederierne har det forløbne aar givet gunstige resultater.

Uagtet de ved materialprisernes og arbejdslønnernes stigning forhøjede priser var alle skibsverfter fuldt beskæftiget, saa at mange bygningsarbejder for tysk regning maatte gives til udlandet.

De forenede rigers vareomsætning med Bremen er i aaret 1899 tiltaget.

Indførselen og udførselen herfra og til disse beløb sig til:

I aaret 1899		mk.	19 166 041	=	kr.	17 036 480
mod „ 1898		„	17 381 169	=	„	15 449 928.
„ „ 1897		„	15 415 512	=	„	13 702 677
„ „ 1896		„	12 413 274	=	„	11 034 021
„ „ 1895		„	11 603 019	=	„	10 313 794.

Indførselen fra Norge beløb sig i aaret til 297 233 dobbeltcentner til en værdi af mk. 901 444.00; heraf: is mk. 119 434.00, trælast (gran, or- etc.) mk. 218 474.00, planker og bord mk. 348 024.00, konserver mk. 85 065.00, „pflastersteine“ mk. 50 213.00, tran mk. 49 763.00.

Udførselen til Norge udgjorde 230 358 dobbeltcentner til en værdi af mk. 5 162 280.00, nemlig næringsmidler mk. 3 699 437.00, raastoffe mk. 425 427.00, halvfabrikater mk. 477.266.00, manufakturvarer og industriprodukter mk. 560 150.00.

Antallet af de paa Weseren ankomne norske skibe, som blev indklarerede i Bremen, beløb sig til:

I aaret	1899	.	.	.	.	.	102 skibe dr.	45 529 reg. tons
mod "	1898	.	.	.	.	.	131 " "	59 043 —" —
" "	1897	.	.	.	.	.	110 " "	44 463 —" —
" "	1896	.	.	.	.	.	113 " "	44 510 —" —
" "	1895	.	.	.	.	.	102 " "	43 039 —" —

Af ovennævnte skibe ankom 102 lastede.

Fra Norge ankom i det hele paa Weseren 74 norske, 2 svenske, 1 bremensk, 8 andre tyske, 1 dansk, 1 russisk, 2 hollandske skibe, tilsammen:

I aaret	1899	.	.	.	.	.	89 skibe dr.	24 374 reg. tons
mod "	1898	.	.	.	.	.	107 " "	27 594 —" —
" "	1897	.	.	.	.	.	95 " "	19 391 —" —
" "	1896	.	.	.	.	.	86 " "	23 321 —" —
" "	1895	.	.	.	.	.	71 " "	20 356 —" —

og beløb værdien af de dermed indførte ladninger sig:

I aaret	1899 til	.	.	.	.	mk.	901 444 =	kr.	801 283
mod "	1898 -	.	.	.	.	"	1 027 424 =	"	913 266
" "	1897 -	.	.	.	.	"	856 456 =	"	761 294
" "	1896 -	.	.	.	.	"	1 759 398 =	"	1 563 909
" "	1895 -	.	.	.	.	"	629 205 =	"	559 293

Fra Weseren afgik til Norge 71 norske, 1 svensk, 17 bremenske, 12 andre tyske, 1 fransk, 3 danske og 1 hollandsk skib tilsammen:

I aaret	1899	.	.	.	.	.	106 skibe dr.	33 160 reg. tons
mod "	1898	.	.	.	.	.	101 " "	32 207 —" —
" "	1897	.	.	.	.	.	87 " "	25 898 —" —
" "	1896	.	.	.	.	.	94 " "	30 846 —" —
" "	1895	.	.	.	.	.	86 " "	26 290 —" —

og beløb værdien af de dermed afskibede ladninger sig:

I aaret	1899 til	.	.	.	.	mk.	5 162 280 =	kr.	4 588 694
mod "	1898 -	.	.	.	.	"	4 963 390 =	"	4 411 902
" "	1897 -	.	.	.	.	"	3 405 108 =	"	3 026 763
" "	1896 -	.	.	.	.	"	3 364 074 =	"	2 990 288
" "	1895 -	.	.	.	.	"	3 624 413 =	"	3 221 700

Til Brake og Nordenham ankom i aaret 1899 følgende norske skibe:

21 skibe dr.	6 320.09 tons med ladning fra Norge
1 " "	1 904.54 " " — " Sverige
11 " "	11 157.80 " " — " fremmede havne
2 " "	146.96 " i ballast " — " og afgik
derfra 1 " "	44.84 " med ladning til Norge
4 " "	2 790.87 " " — " fremmede havne

5 skibe dr. 2 067.57 tons i ballast til Norge
 25 " " 14 626.11 " i — " fremmede havne.

Til Leer ankom i aaret 1899 følgende norske skibe:

2 skibe dr. 551.09 tons med ladning fra Norge og afgik
 derfra 1 " " 121.76 " " — til —
 1 " " 429.33 " i ballast til fremmede havne.

Til Emden ankom i aaret 1899 følgende norske skibe:

4 skibe dr. 1 639.15 tons med ladning fra Norge
 2 " " 2 515.10 " " — " Sverige
 1 " " 323.77 " " — " fremmede havne
 1 " " 276.69 " i ballast " — " og afgik
 derfra 1 " " 276.69 " med ladning til Norge
 1 " " 323.77 " i ballast " —
 6 " " 4 154.25 " i — " fremmede havne.

Antallet af de paa Weseren ankomne svenske skibe udgjorde:

I aaret 1899		111 skibe med en lasteevne af 21 991 reg. tons
mod " 1898		113 " " - — - 23 329 —"—
" " 1897		136 " " - — - 24 542 —"—
" " 1896		91 " " - — - 18 620 —"—
" " 1895		48 " " - — - 12 259 —"—

Af ovennævnte skibe ankom 105 med ladning og 6 tomme.

Fra Sverige ankom ialt 34 bremenske, 43 andre tyske, 98 svenske, 5 norske, 13 danske, 7 russiske og 3 hollandske skibe, tilsammen:

I aaret 1899		203 skibe dr. 56 406 reg. tons
mod " 1898		180 " " 39 940 —"—
" " 1897		196 " " 48 931 —"—
" " 1896		142 " " 33 652 —"—
" " 1895		101 " " 27 573 —"—

Værdien af de ladninger, som disse skibe bragte, beløb sig:

I aaret 1899 til		mk. 4 130 317 = kr. 3 671 392
mod " 1898 -		" 3 040 551 = " 2 702 712
" " 1897 -		" 3 357 725 = " 2 984 644
" " 1896 -		" 2 037 943 = " 1 811 505
" " 1895 -		" 1 755 279 = " 1 560 248

Til Sverige klarerede i det forløbne aar 88 svenske, 3 norske, 23 bremenske, 17 andre tyske, 9 danske, 2 hollandske, 7 russiske og 1 østerrigsk skib, tilsammen:

I aaret 1899	150 skibe dr.	32 134 reg. tons
mod „ 1898	165 „ „	37 012 — „ —
„ „ 1897	160 „ „	31 291 — „ —
„ „ 1896	149 „ „	35 506 — „ —
„ „ 1895	104 „ „	24 491 — „ —

og beløb værdien af ladningerne sig:

I aaret 1899 til	mk. 8 972 000 =	kr. 7 975 111
mod „ 1898 -	„ 8 349 804 =	„ 7 422 048
„ „ 1897 -	„ 7 796 223 =	„ 6 929 976
„ „ 1896 -	„ 5 251 859 =	„ 4 668 319
„ „ 1895 -	„ 5 594 122 =	„ 4 972 553

For svensk regning blev i aaret 1899 indkjøbt det norske dampskib „Rolf“ dr. 354.54 tons.

Til Brake og Nordenham ankom i aaret 1899 følgende svenske skibe:

19 skibe dr. 4 912.46 tons med ladning fra Sverige, 1 skib dr. 240.03 tons med ladning fra Norge, 1 skib dr. 794.85 tons i ballast fra fremmede havne, og afgik derfra 5 skibe dr. 1 456.28 tons med ladning til Sverige, 1 skib dr. 327.81 tons med ladning til fremmede havne, 1 skib dr. 272.09 tons i ballast til Sverige, 1 skib dr. 204.85 tons i ballast til Norge, 13 skibe dr. 3 686.31 tons i ballast til fremmede havne.

Til Leer ankom i aaret 1899 følgende svenske skibe:

1 skib dr. 198.36 tons med ladning fra Sverige, 2 skibe dr. 1 200.51 tons med ladning fra fremmede havne, 1 skib dr. 198.36 tons i ballast fra fremmede havne og afgik derfra 2 skibe dr. 496.09 tons med ladning til Sverige, 1 skib dr. 198.36 tons med ladning til Norge, 1 skib dr. 902.78 tons i ballast til fremmede havne.

Til Emden ankom i aaret 1899 følgende svenske skibe:

6 skibe dr. 2 932.66 tons med ladning fra Sverige, 1 skib dr. 459.84 tons med ladning fra Norge, 2 skibe dr. 549.90 tons med ladning fra fremmede havne, 2 skibe dr. 207.92 tons i ballast fra fremmede havne og afgik derfra 4 skibe dr. 542.10 tons med ladning til Sverige, 1 skib dr. 210.59 tons med ladning til fremmede havne, 1 skib dr. 339.31 tons i ballast til Sverige, 5 skibe dr. 3 058.32 tons i ballast til fremmede havne.

For at reparere indkom til Brake et seilskib dr. 794.85 tons, og et seilskib dr. 84.16 tons anløb Bremerhaven som nødhavn.

Bremens samlede handelsomsætning i aaret 1899 fremgaar af følgende opgave:

Indførselen udgjorde i 1899	mk. 911 004 336 og
udførselen	„ 878 091 543

tilsammen mk. 1 789 095 879

mod et totalbeløb i aaret 1898 af	mk. 1 818 608 666
1897 -	” 1 746 337 810
1896 -	” 1 630 836 835
1895 -	” 1 572 158 350

Antallet af ankomne skibe fra alle verdensdele udgjorde:

I aaret 1899 . . .	4 128 skibe	dr. 2 406 748	reg. tons
mod „ 1898 . . .	4 642	” ” 2 464 800	—” —
” ” 1897 . . .	4 391	” ” 2 258 988	—” —
” ” 1896 . . .	4 494	” ” 2 011 663	—” —
” ” 1895 . . .	4 083	” ” 2 183 274	—” —

Udvandringen over Bremen beløb sig til i aaret 1899 80 787 personer, mod i 1898 60 486 personer, i 1897 46 798 personer, i 1896 67 040 personer, i 1895 68 992 personer.

Wesers handelsflaade bestod i aaret 1899 af 682 skibe dr. 604 210 reg. tons mod i 1898 af 652 skibe dr. 586 379 reg. tons, i 1897 af 624 skibe dr. 546 595 reg. tons, i 1896 af 591 skibe dr. 521 876 reg. tons, i 1895 af 571 skibe dr. 526 382 reg. tons.

Angaaende de herværende handelsforholde i almindelighed i aaret 1899 oplyser handelskammerets allerede i begyndelsen af dette aar afgivne aarsberetning følgende:

Norddeutscher Lloyd har i høst optaget sine fjortendaglige regelmæssige ture paa Østasien, og færdselen derhen har hævet sig betydelig.

Det store dobbeltskruedampskib „Kaiser Wilhelm der Grosse“ har fremdes vist sig udmerket og hævdet sin stilling som et af de hurtigste handelsdampskibe. Derimod er søsterskibet „Kaiser Friedrich“, som sommeren 1898 havde optaget sin regelmæssige fart paa New York, tilbageleveret til skibsværftet Schichau i Elbing, fordi det ikke opfyldte den kontraktmæssige forpligtelse med hensyn til hurtigheden. Dette skib er nylig overtaget af Hamburger-Packetfahrt-Gesellschaft.

Som erstatning for „Kaiser Friedrich“ er der bestilt et nyt dobbeltskruedampskib hos „Vulcan“ i Stettin, og yderligere er der hos samme selskab gjort bestilling paa endnu et andet dobbeltskruehurtigdampskib for den nordatlantiske tjeneste.

Norddeutscher Lloyd har i Bremerhaven oprettet en anstalt til foretagelse af slæbningsforsøg med skibsmodeller for ved konstruktionen af nye skibe at kunne bestemme den for de forskellige skibstyper med hensyn til lasteevne, hurtighed og kulforbrug hensigtsmæssigste skibsform, og denne anstalt er for kort tid siden traadt i virksomhed.

For at befordre tilgangen af officerer til Norddeutscher Lloyds hurtig voksende flaaede har selskabet ogsaa optaget i sin bedrift et kadet-skoleskib, som er indrettet for omtrent 100 kadetter, og dertil indkjøbt et firemastet seilskib. Dette vil i den nærmeste fremtid tiltræde den første reise som

fragtskib over Philadelphia til Japan og derfra over Kalifornien tilbage til hjemstedet.

Norddeutscher Lloyds dividende beløber sig af den i aarets løb med 20 millioner mark forhøiede kapital til $7\frac{1}{2}$ pct. mod 7 pct. i aaret 1898.

Dampskibsselskabet „Neptun“, som ligeledes i 1899 har forøget sin kapital, udbragte som tidligere nævnt 9 pct. dividende.

Dampskibsselskabet „Hansa“ gav 14 pct. mod 14 pct. i 1898
 — „Argo“ „ 6 - „ 6 - i 1898,

og har sidstnævnte ligeledes i 1899 forhøiet kapitalen.

Havfisket blev fra Weseren drevet med 96 dampskibe mod 89 i 1898. Fangsten var i almindelighed god, og resultatet for fiskedampskibene har saaledes været bedre end i 1898.

Sildefiske blev fra Weseren af drevet med 30 loggere mod 22 i 1898. Fangsten var mindre rigelig end i forrige aar; dog blev resultatet ved de højere priser nogenlunde udjævnet.

Isimporten fra Norge var i aaret 1899 atter betydelig. Der ankom til Weseren fra Norge 4 dampskibe og 61 seilskibe mod 24 dampskibe og 72 seilskibe i aaret 1898. Da denne vinter, 1899/1900, har bragt os rigelig frost, turde iaar vel neppe nogen import af is finde sted.

De norske dampskibe „Kong Sigurd“ og „Bremen“ underholdt ogsaa i dette aar sine ruter mellem Kristiania og Bremen. Det samme er at berette om det svenske dampskib „Flora“, der farer mellem Göteborg og Bremen.

Til det herværende konsulat er i aaret 1899 indløbet 193 skrivelser, og i samme tid er 199 skrivelser afsendt; tilsammen altsaa 392 skrivelser.

De til svenske og norske sjøfolk og andre personer ankomne og til det herværende konsulat adresserede telegrammer, breve og tryksager beløb sig til 783 stykker.

Fra svenske skibe blev 3 personer afmønstret og 9 personer paamønstret, og fra norske skibe 54 afmønstret og 37 paamønstret.

Det samlede beløb af konsulatgebyr for svenske og norske skibe i aaret 1899 fordeler sig som følger:

	Af svenske skibe.	Af norske skibe.	Tilsammen.
I Bremen	mk. 622.62	mk. 692.19	mk. 1 314.81
Dertil $\frac{1}{2}$ gebyr af vicekonsulaterne . .	„ 721.40 $\frac{1}{2}$	„ 2 102.52 $\frac{1}{2}$	„ 2 823.93
Overføres	mk. 1 344.02 $\frac{1}{2}$	mk. 2 794.71 $\frac{1}{2}$	mk. 4 138.74

	Af svenske skibe.	Af norske skibe.	Tilsammen.
Overført	mk. 1 344.02 $\frac{1}{2}$	mk. 2 794.71 $\frac{1}{2}$	mk. 4 138.74
Ved vicekonsulaterne:			
Bremerhaven og Geestemünde $\frac{1}{2}$ gebyr	„ 332.12 $\frac{1}{2}$	„ 1 253.12 $\frac{1}{2}$	„ 1 585.25
Brake og Nordenham $\frac{1}{2}$ gebyr	„ 183.95 $\frac{1}{2}$	„ 659.78	„ 843.73 $\frac{1}{2}$
Emden $\frac{1}{2}$ gebyr	„ 148.27	„ 169.92 $\frac{1}{2}$	„ 318.19 $\frac{1}{2}$
Leer $\frac{1}{2}$ gebyr	„ 57.05 $\frac{1}{2}$	„ 19.69 $\frac{1}{2}$	„ 76.75
	Mk. 2 065.43	mk. 4 897.24	mk. 6 962.67

Af ovennævnte i Bremen oppebaarne gebyrer blev den halve andel afgivet til herværende vicekonsul med mk. 657.40 $\frac{1}{2}$.

Honolulu.

Aarsberetning for 1899 fra konsul H. W. Schmidt.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande med ladning 2 dampskibe dr. 4 838 tons og 2 seilskibe dr. 2 124 tons, i ballast ingen, tilsammen 4 skibe dr. 6 962 tons. Af disse afgik med ladning 3 dr. 5 763 tons og i ballast et (seilskib) dr. 1 199 tons, Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 97 380, for afgaaede kr. 62 032. For ordre eller reparation anløb ingen norske skibe.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 300.00.

Expeditionsafgifter i norske sager kr. 4.00, i svenske sager kr. 4.00.

Ved konsulatet paamønstredes en norsk sømand med et norsk skib, fra hvilket en tysk sømand var rømt.

Beretning om handel og skibsfart paa de hawaiiske øer i aaret 1899.

Den samlede export af saavel indenlandske som fremmede produkter beløb sig i 1899 til \$ 22 628 741
mod i aaret 1898 „ 17 346 744

hvilket saaledes udviser en forøgelse af \$ 5 281 997

Den samlede import udgjorde i 1899	\$ 19 059 605
mod i aaret 1898	„ 11 650 890

hvilket altsaa udviser en forøgelse af \$ 7 408 715

Som det af ovenstaaende fremgaar, oversteg exporten importen med \$ 3 569 136. Den store opgang i importen af europæiske varer skyldes væsentlig indførselen af maskiner til nye plantager; saadanne maskiner vil herefter blive taget fra amerikanske havne. Amerikas forenede stater, hvoraf Hawaii nu er en del, har naturligvis havt den største del af handelen, idet der paa disse af en samlet omsætning af \$ 41 688 347 falder et beløb af \$ 29 775 283 eller næsten 75 pct.

Exporten af hawaiiiske produkter i 1899 omfatter følgende hovedartikler:

	Værdi.	Overskud over 1898.
Sukker	\$ 21 898 191	\$ 5 282 568
Kaffe	132 347	„ 16 402
Bananer	84 269	„ 17 788
Honning	9 949	„ 6 635
Ananas	14 629	„ 144
	Værdi.	Nedgang.
Ris	\$ 42 562	\$ 106 716
Huder og tæg	„ 104 465	„ 25 074

Værdien af sukkeret er steget betydelig paa grund af forhøjede priser: Risen konsumeres hovedsagelig her paa øerne af den voksende asiatiske befolkning. Der er derfor af denne vare blevet importeret et kvantum til en værdi af omkring \$ 120 000 fra andre lande. Af kaffeplantagerne er endel blevet omdannet til sukkermarker, da priserne paa kaffe har været lave. Der gjøres nu forsøg med dyrkning af gummitræer og andre tropiske vekster.

Under hawaiiisk flag var i 1899 registreret 62 fartøier dr. 33 467 tons mod i 1898 64 fartøier dr. 33 576 tons; der er saaledes ingen forøgelse heri.

Af passagerer og immigranter ankom i 1899 32 725 mod i 1898 17 229, hvilket udviser en forøgelse af 15 496. Da der som nævnt i 1899 ankom 32 725 personer, medens kun 9 063 forlod øerne, udviser folkemængden en forøgelse af 23 662 personer. Af japanesere er der en tilvekst af 23 323, af hvide immigranter af 936, medens antallet af kinesere m. fl. er aftaget med 597.

Aaret 1899 var et af de merkeligste i Hawaiis historie. Det var det første hele aar, hvori øerne var forenet med de forenede stater, og det bidrog mere end noget tidligere til øgruppens velfærd og fremgang i materiel henseende. I de foregaaende aar har øerne lidt under forskellige trykkende politiske forhold, som fjernedes ved annexionen.

Nogle lodder i de nye plantager, der omtales i forrige aarsberetning, er blevet solgt under pari paa grund af pengeknaphed; der er ikke tilstrækkelig kapital i landet til at drive alle nye foretagender. Man venten dog, at dette

snart vil blive afhjulpet ved pengeanbringelser fra kapitalister i de forenede stater. Der er 5 banker i Honolulu, som driver store forretninger, men de er alle hemmet i sin virksomhed ved den begrænsede kapital.

En hel del nye 3- og 4-etages murbygninger er nu blevet opført eller paa-begyndt i Honolulu; jernbanerne er udvidet og nye anlagt. I aarets løb indtraf endel tilfælde af byldepest, der til en vis grad hemmede forretningerne for en tid.

Havnen har vist sig at være for liden for den øgede skibsfart — væsentlig nye dampskibslinjer, og nye kaier anlægges saa hurtig som muligt. Store summer er af regjeringen anvendt til nye forbedringer.

Fast eiendom er i de sidste par aar næsten steget til den dobbelte værdi, og en yderligere stigning imødesees, naar territoriallovene er vedtaget af de forenede staters kongres.

Ikke faa norske undersaatte har kunnet drage fordel af den gunstige tilstand her i landet.

Galatz.

Aarsberetning for 1899 fra konsul S. Mendl.

Af norske skibe ankom i 1899 til distriktets havne blot 3, nemlig til Soulina et dampskib dr. 1 022 tons i ballast og til Constantza et dampskib dr. 1 177 tons med ladning af kul og et dampskib dr. 1 071 tons i ballast. Det til Soulina ankomne dampskib afgik med en ladning mais, og af de til Constantza ankomne to dampskibe afgik det førstnævnte i ballast, medens det andet afgik med en ladning kornvarer.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i Soulina fr. 91.10, i Constantza fr. 201.30, tilsammen fr. 292.40. Expeditionsafgifter ingen.

Intet svensk skib anløb i 1899 rumænske havne.

Rumænien led sterkt under følgerne af den daarlige høst i aaret 1899. Regjeringen stedtes i finansielle vanskeligheder, idet alle statsindtægter blev meget ringere end budgetteret, og den nødtes derfor til hos et tysk selskab at optage et 5 pct. laan paa 175 millioner francs til en emissionskurs af 91 med forpligtelse for regjeringen til ikke at optage noget nyt laan før tilbagebetaling af det her nævnte undtagen i tilfælde af vis major, krig eller lign. Dette laan er blevet anvendt til betaling af renter og til dækkelse af den flydende gjæld. Udførelsen af de fleste offentlige arbejder har maattet afbrydes, og selv de løbende udgifter og betalingen for allerede udførte foretagender har ikke kunnet ske med den vante regelmæssighed. Denne situation tilspidse- sedes endmere ved stramningen paa pengemarkederne i udlandet; offentlige

værdipapirer gik meget sterkt ned, og nationalbanken maatte forhøje sin diskonto lige til 9 pct.; senere er den gaaet ned til 8 pct.

Landbrugskrisen fulgtes af en handelskrise og stagnation i alle forretninger; talrige falliter indtraf, og der herskede stor misere inden de i økonomisk henseende mindre heldig stillede klasser som bønder og arbejdere, saa at man har maattet uddele korn til trængende bønder, som nu saavidt er begyndt at komme paa fode igjen under indflydelsen af indeværende aars rigelige høst. I paavente af ressourcer har man skabt nye statsindtægter ved 5 pct. skat paa indtægt, monopol paa cigaretpapir, forhøielse af salgsprisen paa tobak, forhøielse af jernbanetarifen m. m.

Handel og skibsfart. Soulina besøgtes i 1899 af 255 seilskibe dr. 57 761 tons, 18 lægtre dr. 3 910 tons og 783 dampskibe dr. 1 008 696 tons, tilsammen 1 056 fartøier dr. 1 070 367 tons; denne tonnage er 405 722 tons lavere end i 1898 og er den mindste, som er bleven registreret. Den største var i 1893, 1 893 506 tons; gennemsnittet i de sidste 10 aar er 1 528 680 tons. Det svenske flag viste sig ikke paa Donau i 1899; Norge var repræsenteret ved 1 dampskib. I skibsfarten paa Soulina deltog i 1899 England med 41.68 pct., Grækenland med 15.69, Østerrige-Ungarn med 9.33 og Italien med 8.42 pct. Beløbet af de af den europæiske Donaukommission i 1899 i Soulina oppebaarne skibsfartsafgifter opgaar til 1 390 808 francs, hvilket er det mindste tal paa 10 aar. Den største indtægt var i 1893, fr. 2 897 186; gennemsnittet i tiaret 1890—1899 var fr. 2 174 197, i 1898 fr. 2 040 501.

Af udførselen over Soulina i 1899 var 1 286 093 tons kornvarer, 27 034 tons mel, 3 817 tons petroleum, 583 224 stkr. bord af gran og furu samt 356 195 m.³ bygningstrømmer. Kornvarerne bestod væsentlig af mais, hvede, byg og rug. Statistiken over indførselen over Soulina er kun opgjort for artiklerne kul og petroleum; der importeredes i 1899 205 366 tons kul mod 254 611 t. i 1898 og 9 840 tons petroleum (russisk) mod 12 338 t. i 1898.

Dybden af flodmundingen ved Soulina holdt sig i hele aaret 1899 paa et minimum af 24 engelske fod; i Soulinaarmen varierede dybden mellem 20¹/₂ fod i juli og 17³/₄ fod i november. En stor skjæring, som den europæiske kommission lader udføre i Soulinaarmen, og som skal blive færdig i 1903, vil ophæve dybdeforskjellen og forkorte løbet.

Constantza har særlig lidt under det pludselige ophør af havnearbejderne, hvorom ovenfor er talt; havnen besøgtes i 1899 af 602 skibe paa tilsammen 578 590 tons, hvoraf dampskibe:

Østerrigske	159 dr.	203 733 tons
Rumænske	149 "	116 775 "
Italienske	86 "	132 592 "
Engelske	41 "	50 389 "
Tyske	19 "	22 496 "

Overføres 454 dr. 525 985 tons

	Overført	454 dr.	525 985 tons
Græske	18	„	18 445 „
Franske	9	„	14 175 „
Norske	2	„	2 249 „
Danske	1	„	1 192 „

Tilsammen 484 dr. 562 046 tons.

I 1898 ankom ialt 637 skibe dr. 591 689 tons.

Constantzas udførsel opgik i 1899 til 62 548 tons mod 143 751 tons i 1898; de vigtigste artikler var kornvarer, mel, sprit, trælast og petroleum. Indførselen beløb sig i 1899 til 139 100 tons mod 123 604 tons i 1898; hovedmassen heraf var kul, 78 027 tons mod 59 647 tons i 1898.

I arbeidet med udbedringen af Constantzas havn var der indtraadt en stansning, idét entreprenøren Hallier opgav arbeidet i marts 1898. Uenigheden mellem ham og regjeringen bilagdes ved en voldgiftsret, som havde sit sæde i Bucarest i marts maaned iaar, og som tilkjendte Hallier en sum af omkring 6¼ million francs mod forlangte 18 millioner. Regjeringen er herved kommet i besiddelse af det forhaandenværende materiel og har frie hænder til at afslutte de paabegyndte arbeider.

Det rumænske jernbanenet har nu en længde af 3 223 kilometer; budgettet for aaret 1900 er opgjort med en indtægt af fr. 62 156 520 og en udgift af fr. 44 996 460.

Finanser. Rumæniens udgiftsbudget for aaret 1900—1901 er opgjort med en sum af 245 276 437 francs eller omtrent 16 900 000 francs mere end for foregaaende budgetaar. Denne forøgelse af udgiften paa en tid, da alle erkjender nødvendigheden af at spare, er dels at tilskrive forrentningen af det nyoptagne statslaan paa 175 mill. francs, dels og især den omstændighed, at de offentlige arbeider, der hidtil har været opført paa det ekstraordinære budget, nu er overført til det ordinære.

Statsgjælden udgjorde i april 1900 1 560 676 366 francs. Annuitetssummen for 1900—1901 udgjør 92 772 000 francs, hvilket svarer til 38¼ pct. af det hele budget og fr. 15.69 pr. individ af befolkningen, som efter sidste folketælling i 1899 udgjorde 5 912 520 indbyggere. Statsindtægterne for budgetaaret 1899—1900 beløb sig til 170 300 000 francs; da udgifterne udgjorde 228 375 000, er der saaledes en underbalance paa omkring 58 000 000 francs, som dog ved indbetaling af endel restancer antages at ville gaa ned til 30 à 35 millioner francs. Under krisen kom Rumæniens nationalbank forretningsverdenen tilhjælp ved forstrækninger, hvilket bidrog til at redde landet fra voldsommere stød og holde vekselkurserne inden forholdsvis moderate grænser. Samtidig vidste banken ved sin faste og kloge holdning at bevare sin metalbeholdning og hindre en altfor stor agiotage.

Kul. Rumænien importerer fra udlandet betydelige kvantiteter af brændsel. I 1898 beløb saaledes indførselen heraf sig til over 400 000 tons til en værdi af omtrent 10 346 000 francs. Stigningen i prisen paa kul og vanskeligheden ved at forsyne sig dermed drev regjeringen til at gjøre forsøg i stor skala paa at nyttiggjøre landets naturlige hjælpeklender, de mægtige forekomster af lignit og petroleum, enten ved at kombinere ligniten med residuerne af den raffinerede petroleum eller ved at anvende den urensede petroleum til lokomotiver og dampskibe — ved hjælp af et injektionssystem; efter sigende skal disse forsøg have givet tilfredsstillende resultater. Prisen paa gode engelske kul (Cardiffvare) i Galatz varierede i 1899 mellem 42 og 45 francs pr. engelsk ton.

Petroleum. De petroleumførende strækninger i Rumænien synes at være overordentlig rige og afføder en stadig mere opblomstrende industri. Produktionen i 1899 nærmede sig til 350 000 tons og er endnu i fuld udvikling.

Salt. Af Rumæniens saltverker udvindes der aarlig omkring 103 000 tons stensalt. Denne produktion vilde lettelig kunne forøges til det firedobbelte og indbringe statskassen mere end 25 millioner francs efter de gjorte undersøgelser at dømme. De rumænske saltleier er af en udtømmelig rigdom.

Af skoge eier staten 1 085 033 hektar, bevokset med naaletrær, eg, bøg, popler o. s. v. I budgetaaret 1898—1899 afvirkedes af 57 769 hektar træ til en værdi af 39 685 000 francs. For de private skoges vedkommende foreligger ikke fuldstændige statistiske opgaver.

Fragterne for kornvarer er for tiden fra 11 francs til 13 à 15 sh. pr. 1 000 kg. til Middelhavet. For furuplanker var fragten høsten 1899 fr. 8.25 pr. kubikmeter; for tiden udgjør den fr. 12.75.

Sundhedstilstanden i Rumænien er tilfredsstillende. Ingen epidemisk sygdom har hersket i landet i 1899 eller første halvår 1900; heller ikke er der nogen kreatursygdomme.

Udenrigshandelen. Statistiken for denne handel er endnu ikke offentliggjort for aaret 1899. I 1898 udgjorde indførselen 682 902 tons til en værdi af fr. 389 908 000 og udførselen 2 644 192 tons til en værdi af fr. 283 181 000.

De vigtigste indførselsartikler var tekstilvarer 149.7 mill. francs, metaller 91.8 mill., kolonialvarer og sydfrugter 25 mill., kemiske produkter, parfumer etc. 20.5 mill., huder, skind og lign. 20 mill. francs. Af udførselsartiklerne i 1898 optræder kornvarer og mel med 241.4 mill. francs, frugter og grønsager med 10.1 mill., fødemidler af dyreriget med 7.1 mill., trævarer med 5 mill. og levende dyr med 4.3 mill. francs. Handelen fordelte sig saaledes paa de forskjellige stater:

	Indførsel.	Udførsel.
Tyskland . . .	fr. 110 535 000	fr. 12 545 000
England . . .	” 76 145 000	” 37 459 000
Østerrige-Ungarn	” 109 059 000	” 85 849 000
Belgien . . .	” 14 115 000	” 93 330 000*)
Bulgarien . . .	” 3 195 000	” 2 962 000
Frankrige . . .	” 25 793 000	” 7 376 000
Grækenland . . .	” 2 166 000	” 918 000
Holland . . .	” 3 323 000	” 3 389 000
Italien . . .	” 14 150 000	” 17 749 000
Rusland . . .	” 7 924 000	” 4 953 000
Sverige og Norge	” 13 000	” —
Schweiz . . .	” 4 660 000	” —
Tyrkiet . . .	” 15 701 000	” 14 630 000
Andre stater . .	” 3 129 000	” 2 021 000
Sum	fr. 389 908 000	fr. 283 181 000

Høsten i aaret 1900 er rigelig og vil bidrage betydelig til at afværge følgerne af den krise, Rumænien har gennemgaaet. Hvede har givet rig afkastning af meget god kvalitet, rug og byg middelmadig høst, men kvaliteten henholdsvis udmerket og god; havre ringe afkastning, men god; maisen udvikler sig godt; vinrankerne staar udmerket.

Karlsruhe.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Robert Koelle.

Det forløbne aar kan betegnes som et for den tyske industri overordentlig gunstigt. I de fleste brancher herskede en livlig virksomhed, og især kunde begjæret efter kul og jern saavel som efter dampmaskiner, lokomotiver og jernbanevogne neppe tilfredsstilles. En undtagelse gjorde dog nogle landbrugs-grene, især kornforretningen, som næsten hele aaret igjennem var utilfredsstillende og ikke lønnende formedelst den ringe afsætning og de synkende priser. Først henimod aarets slutning hævede stemningen sig noget, men de høje fragter og de dyre pengeforholde har hidtil, uagtet markedets forbedrede tilstand, indskrænket foretagelseslysten meget.

I hvede, vort lands hovedartikel, sluttede saaledes aaret i modsætning til 1898 med abnormt store lagerbeholdninger. Udsigterne for næste aar betragtes dog som ikke ugunstige.

*) Dette beløb omfatter ogsaa kornvarer etc. til Tyskland.

Af humle bragte aaret 1899 en god middelshøst. Forretningen var lige til ind i august meget stille. Den nye høsts i almindelighed gode produkt gik imidlertid, da de gamle forraad var udtømt, raskt og til lønnende priser over i konsumen, og forretningens stilling er fuldstændig tilfredsstillende.

For mølleindustrien var afsætningen af foderstoffer hele aaret igjennem tilfredsstillende; afsætningen paa mel blev i andet halvår paa grund af vedholdende nedgang i prisen slæbende, og fortjenesten lod meget tilbage at ønske; ligeledes klages der over utilstrækkelig fortjeneste paa melhandelen.

Beretningerne om bagerindustrien udtaler sig noget gunstigere om aarets udbytte.

For spiritushandelen og handelsbrænderier var afsætning og fortjeneste normal; dog ser man, hvad handelen betræffer, fremtiden mørk imøde paa grund af dannelsen af en spiritusring. Denne ventes derimod at ville forbedre spiritusindustriens stilling i væsentlig grad.

I presgjær var afsætningen god, men priserne trykkede.

Ølbryggerierne havde rigelig afsætning og opnaaede et gunstigt resultat.

Vinhandelen. Høsten afgav en god gjennemsnitvin, hvis pris imidlertid paa grund af manglende ældre aargange holder sig for høi, saa at udsligterne ikke just er lyse.

En gros handelen med indenlandsk raatobak havde en meget slæbende forretningsgang; ligeledes var handelen med udenlandsk raatobak paa grund af den meget rigelige, men i henseende til kvalitet ofte mangelfulde udenlandske høst temmelig træg.

Cigarindustrien lider endmere end i 1898 under overproduktion; afsætningen staar stille, lagrene af færdige fabrikata vokser, og klagerne over langsom betaling lyder stedse hyppigere.

Forbruget af røgetobak gaar fremdeles langsomt tilbage.

Handelen med amerikanske kjødvarer lider under skarpe kontrolforholdsregler.

Smørhandelen en gros opnaaede ved rask efterspørgsel vedvarende gode, undertiden meget høje priser. Margarinformetningen og talgforretningen forløb temmelig fordelagtig.

Kaffeengros handelen var i aaret meget bevæget, men kan i almindelighed betegnes som tilfredsstillende.

Cementfabrikerne var til ind i aarets anden halvdel sterkt beskjeftiget,

men senere blev forretningsgangen roligere. Forøgelsen i antallet af cement-fabrikerne saavel i ind- som udlandet lader befrygte overproduktion og mindre gunstige udsigter for fremtidig export.

I stentøindustrien er efterspørgselen tiltaget uagtet de paa grund af produktionsomkostningernes forhøielse stegne priser paa fabrikatet; ligeledes herskede sterk efterspørgsel efter glas-, porcelæns- og faïence-artikler, især til hotelbrug.

Bygningsvirksomheden var i hele aaret anstrengt beskjæftiget.

For kulengroshandelen var aaret ved livlig efterspørgsel indbringende. Preskulverkerne kunde paa grund af manglende raamateriale ikke fuldstændig udnytte den i og for sig gunstige stilling; efterspørgselen kunde derfor ikke altid tilfredsstilles.

Jernhandelen en gros var i hele aaret stillet under ganske ualmindelig gunstige forhold, der kun af den grund ikke lod sig fuldstændig udnytte, at efterspørgselen hyppig ikke kunde tilfredsstilles. For jernhandelen turde derfor aaret kunne betegnes som overordentlig gunstigt; det samme gjælder ogsaa for engroshandelen med jernvarer af alle slags, navnlig bygnings- og maskinartikler og for handelen med metaller. Jernstøberierne var i livlig virksomhed, men støbegodsets pris kunde ikke altid følge med priserne paa raajern og brændstof. Ogsaa handelen med alle slags staal viste en stor livlighed.

Afsætningen af landbrugsmaskiner og lokomobiler er yderligere væsentlig tiltaget. Den forøgede efterspørgsel kunde alene tilfredsstilles ved hjælp af driftsudvidelse.

For bryggeri- og filtrermaskiner var forretningen ved forøget omsætning tilfredsstillende. For armaturer af alle slags forelaa usedvanlig rigelige bestillinger; dog modsvarede de opnaaede priser ikke altid prisstigningen paa raamaterialet.

For skibs- og maskinbygning, for kjedel- og jernkonstruktionsarbejder ligesom ogsaa for bygning af muddermaskiner og elevatorer forelaa saa mange bestillinger, at driften atter maatte udvides.

For blikemballager og lakervarer vanskeliggjorde raamaterialets prisstigning forretningen.

Efterspørgselen er tiltaget efter elektriske maskiner samt maskiner til kraftoverføring og belysning.

Fabrikationen af kabler til undersjøiske og underjordiske ledninger opnaaede tilfredsstillende udbytte, der dog forringedes af de høie metalpriser.

Den kemiske storindustri og engroshandelen med kemiske produkter udviser en i almindelighed tilfredsstillende forretningsgang.

Handelen med asfalt, tagpap, karbolineum og lignende var god og omsætningen stigende.

I harpiksprodukter, saasom bryggerbeg m. m. var forretningen regelmæssig og tilfredsstillende.

For oljeindustrien var aaret fordelagtigt; madolje fandt rask afsætning; oljer til teknisk brug led dog tildels under sterkt vekslende priser paa raastoffene. Efter oljekager herskede hele aaret igjennem stærk efterspørgsel.

I sæbeindustrien kunde fabrikatets pris ikke følge med stigningen i prisen paa raamaterialet.

I handelen med lin- og bomuldsvarer samt i herrekonfektionsbranchen var forretningsgangen tilfredsstillende, hvorimod afsætningen af damekuffer 'ogsaa i dette aar hemmedes af ugunstigt veir i den bedste salgstid.

Fabrikater af possementmagerarbeide til møbler og dekorationer nød en tiltagende efterspørgsel for de bedre sagers vedkommende; men paa grund af skarp konkurrence forringedes forretningens udbytte. En gros handelen med jutevarer var tilfredsstillende.

For cellulose kunde der, uagtet den overordentlig store efterspørgsel, kun for de bedste sorters vedkommende opnaaes en dertil svarende prisforhøjelse.

En gros handelen med papir udviser vistnok god omsætning, men ved konkurrence mellem de handlende indbyrdes trykkede priser.

I tapetindustrien var ikke alene begjæret efter billigere vare meget livligt, men ogsaa efter de bedre sorter viste der sig en forøget efterspørgsel. De noget forhøjede priser paa de gangbare sorter dækkede saa nogenlunde de forøgede omkostninger ved fabrikationen.

Læderindustrien var ogsaa i dette aar godt beskjæftiget, men trods den livlige efterspørgsel er forretningens stilling ikke tilfredsstillende, fordi den hidtil opnaaede forhøjelse af læderpriserne endnu ikke svarer til de nuværende produktionspriser. Den ligeledes godt beskjæftigede læderengroshandel stadfæster denne kjendsgjerning. I skotøihandelen er omsætningen vistnok tiltaget, men priserne var trykkede.

Handelen med grantømmer har et utilfredsstillende aar at se tilbage paa paa grund af de yderligere stegne skogpriser og salgsprisernes ved byggevirk-somhedens indskrænkning foranledigede nedgang. En snarlig forhøjelse af disse

ansees dog for meget sandsynlig. Paa grund af vanskeligheden ved at skaffe godt indenlandsk egetræ staaer handelen med denne vare fremdeles tilbage for det billigere oversjøiske materiale.

Handelen med skaaren last af gran har heller ikke iaar havt nogen fordel af det økonomiske opsving og den livlige byggevirksomhed. Afsætningen var slæbende, og priserne vilde ikke stige, tildels paa grund af den vedvarende indførsel af billige varer fra Bukowina og Siebenbürgen. Udsigterne for det nye aar er ingenlunde gunstige.

I nordisk høvlet last staaer salgspriserne ikke i forhold til de forhøiede indkjøbspriser; en betydelig forhøielse i salgspriserne ventes dog.

For møbelindustrien var forretningsaaret tilfredsstillende.

Skibsfarten paa Rhinen kunde i den største del af aaret foregaa uhindret. Først i november indtraadte forhindringer paa grund af lav vandstand, og fra begyndelsen af december til aarets slutning var skibsfarten ophørt paa grund af is. Fragterne var undertiden meget lave.

Speditionsforretningen har udviklet sig godt under industriens og handelens livlige virksomhed.

Bankinstitutterne var sterkt beskæftiget og høstede stor fordel af den livlige industrielle virksomhed og den store efterspørgsel efter penge.

Arbejderforholdene stillede sig forsaavidt gunstige, som lønningerne næsten gennemgaaende er steget, og arbejdskræfter var livlig efterspurgt. Mange nye kræfter har faaet ansættelse, dels ved bestaaende etablissemeters udvidelse og dels ved oprettelse af nye fabriker. Enigheden mellem arbejdsgivere og arbejdere har ikke været alvorlig forstyrret.

Udsigterne for forretningsstillingen i almindelighed synes gunstige; især i de forskellige industrigrene hersker fremdeles en livlig virksomhed, og der forelæa ved aarets udgang ingen tegn til nogen snarlig tilbagegang af betydning.

Calcutta.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul S. E. Voigt.

Af norske skibe ankom i 1899 til Calcutta 11 dr. 20 644 tons, samtlige dampskibe. Fartøjerne ankom alle i ballast og afgik med ladning af kul eller stykgods. Fartøjerne var maanedsbefragtede.

Ingen svenske skibe anløb havnen i 1899.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 50. 0. 0, der tilfaldt general-konsulen; expeditiionsafgifter i svenske sager £ 0. 6. 0.

Befolkning. Det kan være af interesse at anføre, at af de $287\frac{1}{3}$ million indbyggere i britisk Indien levede $175\frac{1}{3}$ eller 61 pct. ifølge sidste folketælling af jordbrug og $25\frac{1}{2}$ million tilhørte den arbejderklasse, der var beskæftiget med markarbejde, saaledes at over over $\frac{2}{3}$ af befolkningen har sit udkomme af jorden. $48\frac{1}{2}$ million var beskæftiget i industrielle anlæg og $8\frac{1}{2}$ million i handel og forretninger. Af befolkningen var 72.34 pct. hinduer, 19.95 pct. mahomedanere og kun 0.79 pct. kristne, hvilket viser, hvor tyndt landet er befolket af den herskende race af europæisk byrd eller af ren europæisk nedstamning. Dette forklarer den forholdsvist underordnede rolle, almindelige europæiske brugsartikler — billige bomuldsvarer undtagne — spiller i britisk Indiens udenrigshandel. Befolkningen i konsulatdistriktet Bengalen, vel 74.6 millioner, bestaar af 48 mill. hinduer, 24 mill. mohamedanere, omtrent 3 mill. urindvaanere og blot omkring 200 000 kristne; omtrent 60 mill. er beskæftiget med agerbrug og markarbejde. Ifølge officielle beretninger for provinsen Bengalen blev i 1898 12 885 personer og 29 163 stykker kvæg dræbt af vilde dyr og slanger; regjeringen udbetalte rs. 12 297 for nedlæggelse af 9 275 vilde dyr, hvoraf 292 tigere, 1 078 leoparder, 215 bjørne, 317 ulve og 355 hyæner.

Ingen militære operationer af nogen betydning fandt sted i aaret paa grænserne af britisk Indien, men regjeringen i moderlandet anvendte endel af de europæiske garnisoner i Indien til tjeneste i Boerkrigen; ligeledes blev et betydeligt antal indiske tropper af alle vaabenarter via Hongkong sendt til krigsskuepladsen i Kina.

Finanser. Britisk Indiens finansdepartement har nu indført den forandring, at regnskaberne føres i britiske pund sterling istedenfor som tidligere i rupi'er, idet et £ sættes lig 15 rupi'er. Det reviderede budget for 1899—1900 udviser en samlet indtægt af £ 68 532 400 og en udgift af £ 65 979 600, hvilket giver et overskud af £ 2 552 800. De vigtigste indtægtsposter er: afgifter af land 25.16 pct., jernbaner 24, salt 8.58, opium 6.43, akcise 5.63, stempelafgift 4.72, told 4.6 pct. De vigtigste udgiftsposter er: den civile administration 27.05 pct., jernbaner 24.97, militærvæsenet 24.08, oppebørsel af afgiften af land 4.17 pct.

Saltafgiften. Den af Indiens regjering opkrævede told paa importeret salt er siden 1888 fastsat til rs. $\frac{2}{8}$ pr. „mound“ ($82\frac{1}{3}$ H); afgiften paa salt, der produceres paa forskellige steder i Indien, opkræves i form af akcise.

Opiumsafgiften. Dyrkningen af valmue i Bengalen tilstedes kun paa betingelse af en af regjeringen meddelt „license“, hvori angives det areal, hvorpaa dyrkningen skal foregaa; hele produktionen maa nemlig afhændes til regjeringens opiumsfabriker til en fastsat pris. I regjeringens fabrikker tilberedes opium i to former, pakket i kasser paa $140\frac{1}{7}$ lbs. for export til Kina og Straits Settlements og opium til forbrug i Indien, hvor afhændelsen deraf kun er tilladt for sælgere, der har faaet bevilling, „license.“

Den hele produktion af opium til export i Bengalen i 1898—1899 udgjorde

51 719 kasser. Denne del af avlingen sælges af regjeringen i Calcutta paa offentlig auktion og opnaaede i 1898—1899 en gennemsnitspris af rs. 1 055 pr. kasse, medens den kun havde kostet regjeringen rs. 508 pr. kasse.

Toldvæsenet. Den hidtil gjældende frihed for indførselstold af visse slags maskiner blev i 1899 udstrakt til at gjælde alle slags maskiner. En anden lovbestemmelse fra samme aar lægger en tillægstold paa sukker indført fra lande, som betaler præmie for sukkerexporten. Hensigten hermed er at beskytte sukkerproducenter i Indien og andre britiske kolonier. Saltafgift og akcise er den vigtigste form for beskatning af de fattige og jorddyrkende klasser i Indien.

Myntvæsen. I papirmynt udstedes noter paa rs. 5, 10, 20, 50, 100, 500, 1000 og 10 000, betalbare til ihændehaven paa anfordring; disse kan veksles mod sølvmynt i ethvert „Paper Currency office“ eller mod guld i hovedkontorerne i Calcutta og Bombay. I henhold til beslutningen om at indføre guldmynthod i Indien blev der i 1899 givet en lov, der bestemmer, at guld sovereigns og halve sovereigns, præget i den kongelige mynt i England eller i hvilken som helst filial af denne, skal være lovligt betalingsmiddel efter en kurs af 15 rupi'er for en fuldvægtig sovereign, men ved siden deraf er sølvrupi'en fremdeles fuldt lovligt betalingsmiddel.

Postbefordringen i Indien er sandsynligvis en af de billigste i verden; portoen for et brev, der ikke veier mere end $\frac{1}{2}$ „tola“ (90 grains troyvægt), er $\frac{1}{2}$ anna eller omtrent $\frac{1}{2}$ d inden britisk Indien og portoen for brevkort $\frac{1}{4}$ anna inden postruter af ca. 127 000 (engelske) miles udstrækning. Siden julen 1898 er portoen fra britisk Indien til moderlandet reduceret til en anna for hver halv unse eller del deraf.

Længden af telegraflinjer i drift i Indien i 1898—1899 var 212 693 (eng.) miles. Af jernbaner er for tiden 23 780 miles aabnet for trafik og 3 002 miles under bygning. Af jernbanernes samlede indtægter falder 66 pct. paa godstrafiken og blot 34 pct. paa persontrafiken, skjønt fragterne for denne er lave.

Høsten. Konsulatdistriktet Bengalen undgik heldigvis den nye, svære hungerstid, som hjemsøgte de vestlige provinser i Indien. Der var dog i Bengalen tildels regnmangel, der forårsagede et daarligt udbytte af jute, indigo og nogle andre stapelprodukter. Priserne paa levnetsmidler og korn holdt sig høje hele aaret igennem paa grund af efterspørgselen fra de af hungersnøden hjemsøgte provinser.

Pesten er endnu ikke ophørt i Bengalen. Antallet af dødsfald af epidemien i byen Calcutta steg i marts 1899 til 160 pr. uge, gik om sommeren ned til omkring 5 og steg atter til omkring 50 i anden halvdel af aaret. Af de døde var kun en eller to europæere og ingen sjømænd. Forøvrigt var sundhedstilstanden i byen forholdsvis god, idet de anmeldte dødsfald af forskellige sygdomme, saasom kolera, diarrhoe, dysenteri, kopper og feber, var under gennemsnittet for de foregaaende ti aar. Dødelighedsprocentens stigning over normalen kan derfor vistnok direkte tilskrives pesten.

Skibsfarten. Calcutta. Opgave over indkomne og til fremmede lande afgaaede skibe:

	Ankomne.			Afgaaede.		
Med ladning:	{ dampskibe	271 dr.	645 604 tons	426 dr.	1 011 016 tons	
	{ seilskibe	66 "	109 110 "	84 "	128 992 "	
I ballast:	{ dampskibe	149 "	338 653 "	3 "	6 743 "	
	{ seilskibe	9 "	12 827 "	4 "	10 001 "	
Sum			495 dr. 1 106 194 tons	517 dr.	1 156 752 tons	

I kystfart:

Med ladning:	{ dampskibe	749 dr.	947 657 tons	899 dr.	1 267 599 tons	
	{ seilskibe	57 "	6 763 "	50 "	6 844 "	
I ballast:	{ dampskibe	135 "	428 460 "	25 "	56 774 "	
	{ seilskibe	6 "	4 623 "	3 "	2 166 "	
Sum			947 dr. 1 387 503 tons	977 dr.	1 333 383 tons	
Totalsum			1 442 dr. 2 493 697 tons	1 494 dr.	2 490 135 tons	

Chittagong.

Fremmedelande:	{ dampskibe	4 dr.	6 660 tons	13 dr.	22 613 tons	
	{ seilskibe	14 "	16 465 "	13 "	17 731 "	
Kystfart:	{ dampskibe	211 "	176 821 "	206 "	161 646 "	
	{ seilskibe	270 "	32 627 "	285 "	34 118 "	
Sum			499 dr. 232 573 tons	517 dr.	236 108 tons	

Fragtmarkedet har i aarets løb været fast, idet fiendtlighederne i Sydafrika og store skibninger af ris fra Burmah for at dække behovet i det vestlige Indien skabte en større anvendelse for tonnage, dog uden at bevirke nævneværdig stigning i fragterne, som tilfældet pleiede at være i krigstider i seilskibenes dage. Ved aarets slutning var fragterne med dampskib til London dødvegt 22 sh. 6 d, korn 27 sh. 6 d—30 sh., jute 27 sh. 6 d; til Dundee jute omkring 30 sh., med seilskibe 27 sh. 6 d. Kulfragterne fra Calcutta til Singapore, Colombo, Madras og Bombay varierede mellem 4 sh. 8 d og 6 sh. pr. ton; denne trade var dog næsten monopoliseret af British India Steam Navigation Company, og kun faa andre dampskibe sluttedes for denne fragt.

Af indiske kul skibedes fra Calcutta 1 682 522 tons mod 1 800 138 tons i det foregaaende aar; nedgangen skyldes tildels manglende jernbanemateriel.

En usædvanlig stigning har fundet sted i exporten af huder og skind i 1899—1900, idet denne beløber sig til 26 264 857 stkr. mod omkring 18 millioner i det foregaaende aar; øgningen skyldes fodermangelen og dødeligheden blandt kvæget i de af hungersnøden hjemsøgte distrikter.

Produktionen i de 4 papirmøller, som findes i Bengalen, anslaaes til 35 millioner lbs. om aaret til en værdi af 5 millioner rupier. Det raamateriale, som benyttes ved papirfabrikationen i Bengalen, bestaar væsentlig af en slags vildtvoksende græs, der formentlig koster mindre end skandinavisk træmasse, og importen af denne synes ikke at være kommet udover forsøgsstadiet.

Thehøsten var den største, man kjender, idet aarets produktion anslaaes til 174 856 400 lbs. mod 153 millioner i det foregaaende aar; i hele sæsonen herskede livlig efterspørgsel, og gennemsnitsprisen udgjorde $8\frac{1}{4}$ annas (1 anna er omtrent lig 1 penny) pr. lb. mod $8\frac{1}{12}$ annas forrige aar. Forbruget af de forskjellige slags the i Storbritannien og Irland sees af følgende opgave, hvoraf man kan bedømme vigtigheden af den indiske vare:

	Indisk the.	Ceylonthe.	Kinesisk the.
1869	10 716 000 lbs.	— lbs.	101 080 000 lbs.
1879	34 092 000 "	— "	126 340 000 "
1889	96 000 000 "	— "	61 100 000 "
1899	134 018 920 "	85 137 945 "	23 403 949 "

Indførselen. Lette ølsorter er fremdeles de, der yndes mest i Bengalen; først kommer det saakaldte pilsenerøl, brygget i Tyskland, hvoraf importen udgjorde 129 400 gallons af en total ølimport paa 743 631 gallons. Detailprisen paa pilsenerøl i Calcutta varierer efter merkerne mellem rs. 4 og $\frac{5}{8}$ pr. dusin, naar tolden (1 anna pr. gallon) er betalt.

Fyrstikker. Indførselen til Calcutta udgjorde i:

	1899—1900.	1898—1899.
Fra Storbritannien og Irland	værdi rs. 4 202	—
„ Belgien	— „ 500 534	—
„ Tyskland	— „ 286 297	—
„ hele Europa	værdi rs. 791 033	824 359
„ Japan og Straits Settlements	— „ 239 309	287 378
Tils. værdi rs.	1 030 342	1 111 737

Disse tal viser en yderligere nedgang i handelen med japanesiske fyrstikker, hvilket navnlig skyldes deres ringere kvalitet. Den almindelige nedgang i importen skyldes overfyldte lagere fra foregaaende aar samt pesten, som har stor indflydelse paa bazarhandelen. Al den vare, der anføres at komme fra Belgien og Tyskland, bestaar af skandinaviske fyrstikker, der skibes via Antwerpen og Hamburg.

Den samlede indførsel til Calcutta i 1899—1900 fra fremmede lande havde en værdi af 352 666 224 rs., og exporten til udlandet beløb sig til 499 751 196 rs. Desværre kan der ikke anføres nogen statistiske opgaver over omfanget af handelen mellem Norge og Sverige og denne havn, fordi denne foregaar ved omladning i Tyskland, Belgien og England, og i den officielle toldstatistik opføres under disse lande. At handelen er betydelig og stigende, fremgaar af, at artikler som jern, staal, redskaber, fyrstikker, thekasser, papir etc. daglig forhandles paa Calcuttas bazarer. Frø, indigo, huder, juteartikler, the, tæpper og andre indiske varer sælges jevnlig til brug i Norge og Sverige.

Det er ikke saa mange aar siden, at en direkte dampskibslinje mellem Tyskland og Calcutta sættes igang, først forsøgsvis, idet skibene anløb Antwerpen og Colombo; nu er dette blevet en fast institution og en nødvendighed, eftersom handelsforbindelsen mellem de to lande er tiltaget. I 1899—1900 afgik 36 dampskibe af den tyske Hansalinje fuldstuede fra Calcutta til Hamburg—Bremen; disse fartøier, hvis samlede tonnage udgjorde 99 792 tons, medførte sandsynligvis ogsaa alle de til Norge og Sverige bestemte varer. Besparelsen ved at undgaa omladning vilde være betydelig. Vil den tid komme, da vor handel foregaar under vort eget flag? Som tilfældet har været med Tyskland, kan der ogsaa i vore lande være mange latente udviklingsmuligheder.

Konsulatets kontor er i Commercial Buildings no. 3; kontortiden fra kl. 11—5, lørdage kl. 11—1. — Telegramadresse: Norske, Calcutta eller: Sverige, Calcutta. — Codes i brug: Scott's, ABC, Lieber.

Hamilton (Bermuda).

Aarsberetning for 1899 fra konsul James A. Conyers.

Af norske skibe ankom i 1899 til Bermuda 3 dr. 2 238 tons; fartøierne, der alle var dampskibe, ankom og afgik med ladning af stykgods. Endvidere anløb et norsk seilskib dr. 1 027 tons for reparation. Bruttofragter for de 3 dampskibe £ 1 925. 0. 0.

Af svenske skibe ankom 2 dr. 1 435 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 7. 16. 7, af svenske skibe £ 5. 0. 5.

Der foregaar ingen direkte handel mellem Bermuda og Norge og Sverige, og der findes her paa øerne ingen skandinaviske varer i handelen undtagen fyrstikker, der skibes over London. Paa grund af den korte afstand fra Bermuda til Amerika og de ringe transportomkostninger mellem disse lande er den væsentligste ind- og udførsel indskrænket til markederne i de forenede stater.

Totalimporten til Bermuda havde i 1898 en værdi af £ 351 473, hvoraf fra Amerikas forenede stater £ 205 308, Storbritannien og Irland £ 105 033, britisk Nordamerika £ 30 611. Den samlede export havde en værdi af £ 113 903, hvoraf til de forenede stater £ 104 847, Storbritannien og Irland £ 4 041, britisk Nordamerika £ 2 138.

Genf.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul C. F. de Geer.

Aaret 1899 har været meget gunstigt for Schweiz, i hvad angaar fremmedindustrien, og det særlig i bjergdistrikterne, som i de seneste aar er gaaet merkbart fremad. I de kantoner, hvor der dyrkes vinranker, og særlig i det romanske Schweiz, kan vinavlingen betegnes som maadelig i henseende til kvantitet, men fortrinlig hvad kvaliteten angaar. Prisen paa de vigtigste importerede vine har udgjort pr. hektoliter leveret paa stedet: spanske fr. 25 à 30, italienske fr. 32 à 45, franske fr. 30 à 45.

Urfabrikationen har ogsaa i 1899 seet sin allerede før blomstrende virksomhed gjøre yderligere fremskridt, og salget af dens produkter saavel som af smykker til udlændinge har været meget tilfredsstillende.

Hvad særlig Genf angaar, har den i tidligere beretninger omhandlede udvidelse af byen fortsat sig, og den krise i byggevirkomheden, som man forudsagde, synes ikke at ville komme med det første. Sporvognsnettet i det indre af byen, der nu forbinder denne med udkanterne, er tiltaget i overordentlig høi grad.

Den naturlige drivkraft er næsten overalt i Schweiz i stor udstrækning blevet lagt beslag paa. Allerede tidligere er nævnt anlæggene i Genf og i kantonen Waadt; hertil kommer nu ogsaa Wallis. I Genf har vandkraften fra Rhone i høi grad høstet nytte af udvidelsen af de smale veie. De schweiziske juristers forening skal snart i et møde fra legalt synspunkt studere spørgsmaalet om brug af hydraulisk kraft.

Hvad indførselen angaar, er det at merke, at Schweiz faar sit bygnings-træ væsentlig fra Frankrige og Østerrige, sine symaskiner som før fra Amerika og England, men nu ogsaa fra Tyskland, bijouterivarer fra Frankrige, Tyskland og Østerrige, kul fra Frankrige, Østerrige og Belgien.

Schweiz's export af kondenseret melk havde i 1899 en værdi af fr. 20 832 319.

Som tidligere nævnt kan den skandinaviske kunstindustris frembringelser glæde sig ved at staa høit i gunst paa kontinentet og det særlig, naar disse artikler, samtidig med, at de kan sælges til en rimelig pris, har et helt udoriginalt udseende, det vil sige, fremtræder i en form, som intet har laant af udlandets kunst, samt har udseende af at være arbeidet med haanden og saaledes ikke ser ud som nipssager fabrikeret en masse, saaledes som f. eks. tilfældet er med Pariserartikler. Som saadanne varer, der bør kunne finde let afsætning, kan nævnes hel- eller halvfærdige broderier i uld og silke, træarbejder udskaarne eller malede i skandinaviske eller helt moderne mønstre samt kobberarbejder. Fantasismykker og sølvarbejder er mindre at anbefale til indførelse paa det schweiziske marked. Dog vilde sidstnævnte slags artikler kunne gjøre regning paa endel afsætning, hvis man deraf sendte forskellige smaaagjenstande saasom skeer, gaffer, bægere, som samtidig med, at de var billige, maatte være praktiske og have en original form.

Forgyldte og ciselerede staaalvarer fra Skandinavien ser ogsaa ud til at falde i schweizernes smag. Det synes, som om de her nævnte arter af kunst-industri maatte kunne staa sig paa at have nogle handelsreisende for at gjøre sine produkter bedre kjendt paa markedet.

Af indførselsartikler til Schweiz fra Norge og Sverige i 1899 kan nævnes:

Træfyrstikker	847 q	til en værdi af fr.	46 585
Maskiner	136 q	” — ” — ”	20 400
Maskindele	18 q	” — ” — ”	4 240
Rujern	11 165 q	” — ” — ”	234 465
Jernstænger, skinner etc.	18 525 q	” — ” — ”	555 750
Do. do. grovere dimensioner	4 816 q	” — ” — ”	134 848
Arbejder i smedet jern	339 q	” — ” — ”	54 240
Andre arbejder i jern	371 q	” — ” — ”	17 550
Metalarbejder	19 q	” — ” — ”	9 310
Fersk fisk	420 q	” — ” — ”	79 800
Tørret fisk	539 q	” — ” — ”	29 645
Kondenseret melk	119 q	” — ” — ”	11 900
Konfektionsartikler i bomuld og silke	5 q	” — ” — ”	5 682
Bord etc. af harpixholdigt træ	1 451 q	” — ” — ”	29 020
Træarbejder	9 q	” — ” — ”	540
Elektriske apparater	4 q	” — ” — ”	2 737
Stenhuggerarbejde	227 q	” — ” — ”	14 528
Anden sten	662 q	” — ” — ”	7 875
Fiske- og hvaltran	1 060 q	” — ” — ”	53 000
Fede oljer, sæbe	24 q	” — ” — ”	1 440
Fibrestof, tørt etc.	1 830 q	” — ” — ”	29 280
Tryk-, skrivpapir etc.	278 q	” — ” — ”	16 680
Huder, raa	89 q	” — ” — ”	25 810
Hvalbarder m. m.	6 q	” — ” — ”	1 545

Af udførselsartikler til Norge og Sverige fra Schweiz i 1899 kan anføres:

Vædske til garvning	352 q	til en værdi af fr.	11 870
Galæblesyre, garvestofte	79 q	” — ” — ”	10 547
Apotekervarer	27 q	” — ” — ”	22 701
Droguer, ekstrakter etc.	10 q	” — ” — ”	25 661
Farvestofte	189 q	” — ” — ”	14 788
Anilinfarver	514 q	” — ” — ”	372 668
Urdele, færdige	5 q	” — ” — ”	46 799
Do. halvfærdige, stueure	6 q	” — ” — ”	13 642
Lommeure i nikkel	19 270 stk.	” — ” — ”	176 253
Do. i sølv	126 678 stk.	” — ” — ”	1 654 872
Do. i guld	13 016 stk.	” — ” — ”	797 680
Kronometre og repeterure, urverk	669 stk.	” — ” — ”	12 958
Dynamomaskiner	6 249 q	” — ” — ”	1 099 494
Maskiner, ikke benævnte	2 831 q	” — ” — ”	405 484

Lokomotiver	961 q	til en værdi af fr.	141 900
Drivremme	12 q	" — " — " "	10 375
Smedejernsarbejder	30 q	" — " — " "	6 096
Do. fine	29 q	" — " — " "	14 398
Urmagerverktøi	12 q	" — " — " "	19 387
Støbe- og smedejernsarbejde etc. . .	155 q	" — " — " "	20 630
Kabler og traad til elektriske led- ninger	571 q	" — " — " "	59 435
Kobber og bronze i arbejde . . .	19 q	" — " — " "	11 924
Chokolade	475 q	" — " — " "	170 132
Konfekt	71 q	" — " — " "	18 833
Ost	3 307 q	" — " — " "	563 996
Kondenseret melk	35 q	" — " — " "	3 383
Stofte til supper	351 q	" — " — " "	50 139
Likører, brændevin etc.	181 q	" — " — " "	39 645
Traad, almindelig	362 q	" — " — " "	70 809
Do. farvet, almindelig	228 q	" — " — " "	51 742
Vævede tøier, farvede, svære . . .	98 q	" — " — " "	50 192
Do. — trykkede "	46 q	" — " — " "	21 768
Vævede kniplinger etc.	4 q	" — " — " "	10 865
Broderede gardiner	9 q	" — " — " "	21 151
Broderier til garniturer	32 q	" — " — " "	143 573
Tyll, baand, possementmagerarbejder etc.	25 q	" — " — " "	22 712
Silke til søm	8 q	" — " — " "	32 017
Silke, anden	20 q	" — " — " "	88 273
Sigtegaze	6 q	" — " — " "	78 515
Helsilketøier	90 q	" — " — " "	615 592
Halvsilketøier	19 q	" — " — " "	79 944
Silkeskjærf og schawler	8 q	" — " — " "	60 211
Silkebaand	10 q	" — " — " "	84 751
Halvsilkebaand	9 q	" — " — " "	48 715
Uldgarn	266 q	" — " — " "	166 380
Vævede stoffe af filt	78 q	" — " — " "	65 586
Straafletninger	21 q	" — " — " "	24 548
Hatte af uldne stoffe	32 q	" — " — " "	46 630
Straahatte, ugarnerede	6 q	" — " — " "	11 587
Elektriske apparater	52 q	" — " — " "	32 945
Videnskabelige instrumenter og appa- rater etc.	31 q	" — " — " "	30 907
Papir, konvolutter, karton etc. . .	120 q	" — " — " "	7 587

Helsingfors.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul M. Björnstjerna.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:	-	-	33	22 028	33	22 028	-	-	16	10 969	16	10 969
Dampskibe.	2	101	9	3 327	11	3 428	1	65	5	1 089	6	1 154
Seilskibe												
Sum	2	101	42	25 355	44	25 456	1	65	21	12 058	22	12 123
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	5	837	122	73 168	127	74 005	1	586	223	144 754	224	145 340
Seilskibe	13	1 587	29	8 599	42	10 186	2	132	123	50 605	125	50 737
Sum	18	2 424	151	81 767	169	84 191	3	718	346	195 359	349	196 077
Totalsum af ladede fartøier	20	2 525	193	107 122	213	109 647	4	783	367	207 417	371	208 200
B. I ballast.												
Hovedstationen:	-	-	1	642	1	642	-	-	18	11 701	18	11 701
Dampskibe.	-	-	1	219	1	219	-	-	7	3 030	7	3 030
Seilskibe												
Sum	-	-	2	861	2	861	-	-	25	14 731	25	14 731
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	141	95 557	141	95 557	-	-	44	24 222	44	24 222
Seilskibe	3	1 455	89	40 950	92	42 405	-	-	9	1 854	9	1 854
Sum	3	1 455	230	136 507	233	137 962	-	-	53	26 076	53	26 076
Totalsum af ballastede fartøier.	3	1 455	232	137 368	235	138 823	-	-	78	40 807	78	40 807

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 610 947.36,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 639 561.04.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 861 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 526 dr. 189 335 tons, til hovedstationen 75 dr. 27 636 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 530.97, ved vicekonsulsstationerne kr. 12 805.70; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 933.82. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 638.51, ved vicekonsulsstationerne kr. 9 247.17; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 6 262.09. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 14 195.91.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 130.46, i svenske sager kr. 720.98, i andre sager kr. 48.67, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 56.16, i svenske sager kr. 131.40, i andre sager kr. 20.16.

Det samlede antal af de med ladning ankomne skibe, førende de forenede rigers flag, udgjorde 482 dr. 190 488 tons, hvoraf 213 norske dr. 109 647 tons og 269 svenske dr. 80 841 tons.

Antallet af de med ladning afgaaede saadanne skibe beløb sig til 766 dr. 361 765 tons, hvoraf 371 norske dr. 208 200 tons og 395 svenske dr. 153 565 tons.

Den herved opseilede bruttofragt opgives at have udgjort:

For norske ankomne skibe	fmk.	848 538
” — afgaaede ”	”	3 666 057
Sum fmk.		4 514 595
For svenske ankomne skibe	fmk.	652 147
” — afgaaede ”	”	2 415 379
Sum fmk.		3 067 526
eller for begge lande tilsammen	”	7 582 121

Sammenlignes forholdet i de nævnte henseender i den sidste femaarsperiode, viser sig derved følgende for den norske skibsfarts vedkommende:

	1895.		1896.		1897.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier:						
Ankomne med ladning:	90	47 598	128	65 521	138	69 764
— i ballast:	206	101 812	239	122 876	214	121 406
Sum	296	149 410	367	188 397	352	191 170
	1898.		1899.		Gjennemsnit.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne med ladning:	162	69 873	213	109 647	146	72 481
— i ballast:	253	136 675	235	138 823	229	124 318
Sum	415	206 548	448	248 470	375	196 799

	1895.		1896.		1897.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske skibe:						
Afgaaede med ladning	273	140 985	312	157 748	306	169 184
— i ballast	23	8 425	55	30 649	47	22 659
Sum	296	149 410	367	188 397	353	191 843
	1898.		1899.		Gjennemsnit.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Afgaaede med ladning	354	186 114	371	208 200	323	172 446
— i ballast	60	19 987	78	40 807	53	24 505
Sum	414	206 101	449	249 007	376	196 951

Den opseilede bruttofragt i samme tidsrum udgjør i fmk.:

	1895.	1896.	1897.
Af norske skibe	2 478 286	3 186 111	3 341 459
	1898.	1899.	Gjennemsnitlig.
" — "	3 815 220	4 514 595	3 467 134

Den del, dampskibene har taget i denne fragtfart i de sidste fem aar, vil sees af nedenstaaende tabel:

	1895.		1896.		1897.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Til Finland ankomne norske dampskibe	107	82 876	167	117 628	188	128 043
	1898.		1899.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
Til Finland ankomne norske dampskibe	224	142 236	302	192 232		

De i aaret 1899 i skibsfarten paa Finland beskjaeftigede norske skibes antal og tonnage viser ved sammenligning med det nærmest foregaaende aar en stigning af 35 af ca. 43 000 tons drægtighed. I den sidste femaarsperiode indtager aaret 1899 ogsaa ubetinget den første plads med hensyn til saavel tonnagen som til antallet af de norske skibe, som i samme har anløbet finske havne, idet de herhen hørende tal med ca. 52 000 tons og 73 skibe overstiger de modsvarende middeltal for hele perioden. Særdeles fordelagtig stiller sig ogsaa forholdet med hensyn til den i aaret 1899 af norske skibe ved fart paa Finland opseilede bruttofragt. Heri viser sig en forøgelse mod aaret 1898 af ca.

700 000 fmk., hvorhos tallene for aaret 1899 med ca. 1 000 000 fmk. overstiger middeltallene for de modsvarende beløb i den sidste femaarsperiode, paa hvis skala aaret 1899 saaledes ogsaa kommer til at indtage den fornemste plads.

Angaaende dampskibenes deltagelse i fragtfarten paa Finland i aaret 1899 bemærkes, at i sammenligning med forholdene i nærmest foregaaende aar de svenske dampskibes antal vistnok er blevet formindsket med 16, medens disse skibes tonnage derimod er blevet forøget med ca. 4 500 tons, samt at de norske dampskibes antal i 1899 er blevet forøget med 78 af ca. 50 000 tons drægtighed. Af den totale tonnage af de svenske skibe, som i aaret 1899 har besøgt Finland, falder ca. 141 400 tons paa dampskibe og ca. 46 300 paa seilskibene, medens der af den modsvarende totale norske tonnage falder ca. 192 200 tons paa dampskibene og ca. 56 200 tons paa seilskibene.

Fordelingen i aaret 1899 af den norske skibsfart mellem havnene i distriktet med hensyn til skibenes antal og drægtighed viser sig af følgende tabellariske sammendrag, særskilt for ankomne og særskilt for afgaaede skibe, hvorved ogsaa den andel, dampskibene i de forskjellige havne har taget i denne skibsfart, findes angivet:

	Ankomne norske skibe.				Afgaaede norske skibe.			
			Deraf dampskibe.				Deraf dampskibe.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Helsingfors . . .	46	26 317	34	22 670	47	26 854	34	22 670
Björneborg . . .	46	25 263	32	20 454	46	25 263	32	20 454
Borgå	19	12 104	14	9 786	19	12 104	14	9 786
Brahestad . . .	2	1 405	2	1 405	2	1 405	2	1 405
Ekenäs	—	—	—	—	—	—	—	—
Fredrikshamn . .	18	10 913	13	8 509	18	10 913	13	8 509
Gamla Karleby . .	8	5 092	6	4 635	8	5 092	6	4 635
Hangö	16	9 300	14	8 949	16	9 300	14	8 949
Jakobstad . . .	3	2 460	2	2 061	3	2 460	2	2 061
Kotka	88	49 522	43	25 671	88	49 522	43	25 671
Kristinestad . .	9	4 224	5	3 463	9	4 224	5	3 463
Mariehamn . . .	1	882	1	882	1	882	1	882
Ny Karleby . . .	1	479	—	—	1	479	—	—
Nystad	3	1 444	3	1 444	3	1 444	3	1 444
Raumo	5	3 139	3	2 293	5	3 139	3	2 293
Torneå	10	5 719	6	4 315	10	5 719	6	4 315
Uleåborg	23	13 732	14	10 312	23	13 732	14	10 312
Wasa	23	12 392	18	11 622	23	12 392	18	11 622
Wiborg	90	43 787	60	35 078	90	43 787	60	35 078
Åbo	37	20 296	32	18 683	37	20 296	32	18 683
Sum	448	248 470	302	192 232	449	249 007	302	192 232

Ved en sammenligning med forholdene i aaret 1898 viser det sig, at en ikke ubetydelig forøgelse i aaret 1899 har fundet sted i de forenede rigers skibsfart paa Finland, udgjørende med hensyn til de derved sysselsatte skibes antal og tonnage 15 skibe og ca. 48 000 tons drægtighed. Samme forhold finder ogsaa sted, i hvad angaar de erlagte konsulatavgifters beløb, idet der deri

i aaret 1899 viser sig en forøgelse af ca. 4 000 fmk. mod det nærmest foregaaende aar. Den hovedsageligste forøgelse af konsulatafgifterne i aaret falder paa hovedstationen og vicekonsulsstationen i Wasa med ca. 1 000 fmk. paa hver, paa vicekonsulsstationen i Torneå med ca. 800 fmk. samt paa vicekonsulsstationerne i Borgå og Åbo med ca. 500 fmk. paa hver. Nogen nævneværdig formindskelse i afgiftsbeløbet forekommer alene ved vicekonsulsstationen i Wiborg med ca. 1 100 fmk. og i Fredrikshamn med ca. 500 fmk.

I aarets løb er hverken noget svensk eller noget norsk fartøi blevet solgt inden distriktet; heller ikke er der i aarets løb i Finland blevet indkjøbt noget fartøi for norsk regning.

Som gjenliggende til næste aar i distriktets havne fandtes ved udgangen af aaret 1899 alene et svensk skib, oplagt i Hangö, hvor det ogsaa i vinterens løb er blevet solgt, men derimod intet norsk skib.

Sjøfolks af- og paamønstring har ved hovedstationen omfattet:

Fra svenske skibe afmønstredes 9 mand og fra norske skibe 12 mand.

Paamønstrede blev med svenske skibe 25 mand og med norske skibe 20 mand.

Den betingede maanedshyre har for disse udgjort:

For styrmænd . . .	kr. 100—75	For letmatroser . . .	kr. 40—24
„ tømmermænd . . .	„ 65—43	„ jungmænd . . .	„ 30—16
„ matroser . . .	„ 50—36	„ kullempere . . .	„ 30—28

Ved vicekonsulatet i Gamla Karleby paamønstredes paa norske skibe 2 mand, og afmønstredes 3 mand.

Ved vicekonsulatet i Hangö paamønstredes paa norske skibe 2 mand, og fra et svensk skib afmønstredes 11 mand.

Ved vicekonsulatet i Kotka afmønstredes fra svenske skibe 3 og paamønstredes ligeledes 3 mand, og fra norske skibe afmønstredes 30 og paamønstredes 68 mand. Maanedshyrene har udgjort for styrmænd kr. 78, for tømmermænd kr. 58—50, for stewarter kr. 65—55, for matroser kr. 50—32, for letmatroser kr. 47—24, for jungmænd kr. 32—18, for fyrbødere kr. 54—40 og for kullempere kr. 36—30.

Ved vicekonsulatet i Wasa afmønstredes fra svenske skibe 5 mand, og paamønstredes 7 mand.

Ved vicekonsulatet i Wiborg afmønstredes fra svenske skibe 10 og paamønstredes 12 mand, og fra norske skibe afmønstredes 5 og paamønstredes 14 mand med en maanedshyre for tømmermænd og matroser af kr. 54—32, for letmatroser af kr. 36—22, for jungmænd af kr. 32—11, for fyrbødere af kr. 57 og for kullempere af kr. 36.

Ved vicekonsulatet i Åbo afmønstredes fra svenske skibe 10 og paamønstredes 22 mand, hvorhos der fra norske skibe afmønstredes 16 og paamønstredes 26 mand.

Som rømte er anmeldt blot 2 mand, hvoraf i Gamla Karleby fra norsk skib 1 mand samt i Wasa fra svensk skib ligeledes 1 mand.

Ingen sømandsanvisninger er i aarets løb blevet udfærdiget ved generalkonsulatet.

Af breve er under generalkonsulatets adresse i aaret ankommet til svenske sømænd et antal af 401 samt til norske sømænd et antal af 663, eller tilsammen 1064 breve.

Pas er ved generalkonsulatet i aaret blevet udfærdiget i et antal af 176 for tilsammen 233 svenske og 107 norske undersaatte.

Internationalitets-matrikulen er i aaret 1899 blevet indført 122 svenske undersaatte.

Fortegnelsen over indløbne skrivelser og telegrammer indtager et antal af 978, hvorhos der i den ved generalkonsulatet førte protokol er blevet indregistreret 235 sager.

Antallet af de fra generalkonsulatet afgaaede skrivelser og telegrammer har udgjort:

Til udenrigsdepartementet	102
„ legationen i St. Petersburg	27
„ kommerce-kollegiet	112
„ departementet for det indre	65
„ andre svenske og norske myndigheder	7
„ general-guvernør-embedet	28
„ andre finske myndigheder	6
„ vicekonsulerne i distriktet	692
„ private personer	157

eller tilsammen 1196

Generalkonsulatets embedslokale har ligesom i de tretten foregaaende aar ogsaa i aaret 1899 befundet sig i anden etage af huset nr. 2 b ved Manège-gatan og har ligesom tidligere været holdt aabent alle hverdage idetmindste fra kl. 11 fm. til kl. 2 em. Desuden er ogsaa til andre tider af døgnet, naar anmodning derom er blevet fremsat, embedsmæssig bistand saavidt muligt blevet ydet svenske eller norske undersaatte.

Den for de svenske og norske arbejdere i Finland grundede kasse for syge- og begravelseshjælp har ogsaa i aaret 1899 vedblivende havt fremgang. Kassen, som ved udgangen af regnskabsaaret 1898 eiede en kontant beholdning af fmk. 7 074.51 med 48 betalende medlemmer, udviste ved udgangen af sidste regnskabsaar en kontant beholdning af fmk. 7 444.86 med 52 betalende medlemmer, eller altsaa en forøgelse i kassen af fmk. 370.35. I sygehjælp er der i aarets løb af kassens midler blevet udbetalt fmk. 498.35 samt i begravelseshjælp i samme tid fmk. 150.

Det „Svensk-Norska Gillet“ i Helsingfors, som nu i tretten aar hersteds har drevet sin fædrelandske og menneskekjærlige virksomhed, har ogsaa i aaret 1899 med fremgang søgt at fortsætte paa denne bane.

Ifølge officielle opgaver er der i aaret udflyttet fra Finland 12 103 personer, medens det tilsvarende antal for 1898 blot udgjør 3 420.

Finlands sjøfart, og vareomsætning med fremmede lande i aaret 1899.

Helsingfors.

Værdien af den totale import fra Rusland og udlandet til Helsingfors i aaret 1899 opgik til et samlet beløb af fmk. 62 350 148 mod fmk. 60 039 930 i aaret 1898 eller det høieste tal noget aar hidtil har havt at opvise, idetmindste helt siden aaret 1873. Af ovennævnte beløb falder ca. fmk. 45 200 000 paa importen fra udlandet, og ca. fmk. 17 100 000 paa importen fra Rusland. Fra steder inden landet er desuden i aaret 1899 til Helsingfors blevet importeret varer til et samlet beløb af fmk. 2 154 594, mod et beløb af fmk. 1 830 117 i aaret 1898. De fornemste indførselsartikler har bestaaet af metalarbejder for ca. 8 900 000 fmk.; maskiner for ca. 5 135 000 fmk.; mel for ca. 5 038 000 fmk.; sukker for ca. 4 300 000 fmk.; tøjler for ca. 4 000 000 fmk.; gummi, guttapercha, harpiks og tilvirkninger deraf for ca. 2 400 000 fmk.; skibe og baade for ca. 2 234 000 fmk.; umalet korn for ca. 2 166 000 fmk.; færdige klæder for ca. 1 900 000 fmk.; stenkul for ca. 1 800 000 fmk.; mineralier samt tilvirkninger deraf for ca. 1 800 000 fmk.; kaffe for ca. 1 700 000 fmk.; petroleum for ca. 1 262 000 fmk.; kunst og literaturgjenstande for ca. 1 206 000 fmk.; vine for ca. 1 200 000 fmk.; huder og skind samt tilvirkninger deraf for ca. 1 116 000 fmk.; frugter og spindestofte for ca. 1 100 000 fmk. hver; garn og traad for ca. 1 000 000 fmk.; instrumenter for ca. 960 000 fmk.; kjød for ca. 957 000 fmk.; oljer og fedtstoffer samt farver for ca. 800 000 fmk. hver; træmasse, trævirke samt æg for ca. 775 000 fmk. hver, og tobak for ca. 700 000 fmk.

Værdien af hele exporten fra Helsingfors til Rusland og udlandet steg i aaret 1899 til et samlet beløb af fmk. 9 059 207 mod fmk. 7 816 394 i 1898. Af exporten falder ca. fmk. 2 237 000 paa udførselen til Rusland og ca. 6 822 000 paa udførselen til udlandet. Den fornemste exportartikel udgjordes af trævarer (ca. 145 750 kubikmeter) til en sammenlagt værdi af fmk. 4 484 425. De hovedsageligste afsætningssteder har været England for en værdi af ca. 1 436 000 fmk., Belgien for ca. 964 000 fmk., Frankrige for ca. 715 000 fmk., Spanien for ca. 513 000 fmk., Tyskland for ca. 345 000 fmk., Nederlandene for ca. 344 000 fmk. samt Danmark for ca. 105 000 fmk. Af andre exportartikler i aaret turde særskilt kunne nævnes pap af træ til værdi af ca. 851 000 fmk., skibe og baade for ca. 699 000 fmk., træarbejder for ca. 439 000 fmk., (heraf udgjør 70 000 fmk. værdien af udstillingspaviljonen i Paris samt 42 600 fmk. værdien af 5 husebygninger afsendte til Spitsbergen) samt papir for ca. 429 000 fmk.

Helsingfors havn besøgte i aaret 1899 af 7 630 skibe og baade til en

samlet drægtighed af 658 799 tons. Af fremmed nationalitet var 51 engelske dr. 42 547 tons, 73 tyske dr. 30 240 tons, 75 svenske dr. 27 636 tons, 47 norske dr. 26 854 tons, 29 danske dr. 12 310 tons, 3 spanske dr. 3 113 tons, 6 nederlandske dr. 2 444 tons, 2 italienske dr. 1 190 tons, 2 belgiske dr. 925 tons og 1 østerrigsk dr. 618 tons. Af disse var tomme eller i ballast 32 dampskibe, 6 seilskibe, 13 redningsdampskibe og 3 tilhørende udenlandske selskaber.

Skibsfarten aabnedes den 15de april af statens isbryder „Sampo“ og afsluttedes den 10de januar 1900.

Björneborg (fra vicekonsulen).

1. H a n d e l e n .

Den stigning i Finlands handelsomsætning med udlandet, som i det næst foregaaende aar havde fundet sted, er i 1899 vedblevet.

Til sammenligning med de tilsvarende tal for det nærmest foregaaende aar kan anføres, at værdien af hele importen for aaret udgjør 7 065 263 fmk. mod 6 119 831 fmk. i aaret 1898. Exportværdien udgjorde 13 543 472 fmk. mod 13 042 210 fmk. i forrige aar.

Vareomsætningen mellem denne stad og de forenede riger i aaret udgjorde: Import 902 742 fmk. mod 697 770 fmk. og export 97 346 fmk. mod 185 161 fmk. i aaret 1898.

2. S j ø f a r t e n .

Havnen besøgte i aaret af 323 dampskibe dr. 213 495 reg. tons og 238 seilskibe dr. 49 861 reg. tons eller tilsammen 561 skibe dr. 263 356 reg. tons.

Af det hele antal gik 21 dampskibe og 50 seilskibe dr. respektive 15 680 tons og 8 165 tons under svensk flag samt 32 dampskibe og 14 seilskibe dr. respektive 20 454 og 4 809 reg. tons under norsk flag.

Tilgangen af fragtsøgende skibe var i begyndelsen af aaret tilfredsstillende, men samtidig som fragterne senere steg, blev ogsaa tilgangen af skibe mindre.

Borgå.

Værdien af hele importen opgik i aaret 1899 til 1 314 405 fmk. mod 1 473 488 fmk. i aaret 1898. De vigtigste indførselsartikler har været korn (malet og umalet) for 351 493 fmk., vævede tøjler for 131 971 fmk. og kaffe for 103 203 fmk.

Værdien af hele exporten, hvoriblandt 105 130 kubikmeter trævarer,

78 424 kg. karve samt 35 915 kg. masret træ, opgik i aaret 1899 til 3 141 152 fmk. mod 2 926 111 fmk. i aaret 1898.

Af trævarer exporteredes:

Til Belgien	3 691	kubikmeter	til en værdi af	91 882	fmk.
„ Danmark	6 571	—	—	200 401	„
„ Frankrige	21 089	—	—	627 667	„
„ Nederlandene	12 754	—	—	395 374	„
„ Norge	2 305	—	—	71 455	„
„ Spanien	11 058	—	—	342 798	„
„ Storbritannien	35 198	—	—	1 003 697	„
„ Tyskland	11 086	—	—	343 666	„
„ Algier	1 208	—	—	37 448	„

Sum 104 960 kubikmeter til en værdi af 3 114 388 fmk.

Havnen besøgte i aaret af 121 skibe dr. 60 259 tons. Af disse var 17 engelske dr. 15 598 tons; 45 finske dr. 13 080 tons; 19 norske dr. 12 097 tons; 14 svenske dr. 5 074 tons; 8 tyske dr. 5 040 tons; 8 danske dr. 4 445 tons; 4 hollandske dr. 2 394 tons; 1 spansk dr. 1 146 tons; 1 fransk dr. 982 tons og 4 russiske dr. 403 tons.

Fredrikshamn (fra vicekonsulen).

Ligesom i de to foregaaende aar har der ogsaa i det nu forløbne gjort sig gjældende et opsving og en større livlighed paa alle omraader af det merkantile gebet. Saavel export som import er i aaret væsentlig bleven forøget paa grund af en større konsumtionsevne hos folkets store masse, som i disse trakter har havt en god høst. At exporten herfra har været større, beror vel paa de overordentlige konjunkturer, som paa trævaremarkedet har vundet indgang allerede i slutningen af næstforegaaende aar, og som siden er vedblevet.

Skibsfarten her aabnedes den 29de april af et større lastedampskib og vedvarede til den 1ste december, da havnen blev isbelagt.

Distriktet er i aaret blevet besøgt af 273 skibe med en samlet tonnage af 96 540, kystfartøier deri dog ikke indbefattet.

De forenede rigers skibe har anløbet stationen i følgende antal:

6 svenske skibe med en tonnage af	4 023
18 norske „ „ - — -	10 913

Exporten, som har bestaaet hovedsagelig af trævarer, baade sagede og usagede, hvoraf der er blevet udskibet tilsammen 1 839 451 kubikfod, samt noget smør, tjære og kjønrog, opgaar til en totalværdi af 3 147 000 fmk.

Importen har, i lighed med, hvad der har været tilfældet i tidligere aar, bestaaet af kornvarer, sukker, tobak samt manufaktur- og kolonialvarer til en samlet værdi af 996 850 fmk.

Byen er i aarets løb ved jernbane blevet forbundet med andre dele af landet, hvilket vistnok vil bidrage til stadens opkomst og fremadskriden.

Ingen ulykkestilfælde eller epidemier har fundet sted i det forløbne aar.

Hangö (fra vicekonsulen).

Havnen besøgte i aaret af 686 skibe dr. 324 335 tons, hvoraf 554 finske dr. 259 116 tons, 59 danske dr. 31 704 tons, 16 norske dr. 9 885 tons, 21 tyske dr. 8 378 tons, 11 engelske dr. 7 512 tons, 21 svenske dr. 4 765 tons, 2 spanske dr. 2 093 tons, 1 østerrigsk dr. 532 tons og 1 hollandsk dr. 350 tons.

Den væsentligste import i aaret har bestaaet i ca. 10 031 000 kg. stenkul, 3 353 000 kg. rugmel, 3 320 000 kg. jernmalm fra Sverige, 2 396 000 kg. hvedemel, 1 972 000 kg. raa bomuld, 1 226 000 kg. rujern, hvoraf 380 000 kg. fra Sverige, 747 000 kg. jernplader, hvoraf 226 000 kg. fra Sverige, 574 000 kg. kaffe samt 506 000 kg. jern og staal i stænger, hvoraf 278 000 kg. fra Sverige.

Af exportartikler kan nævnes ca. 8 769 000 kg. smør, hvoraf ca. 186 000 kg. til Sverige, 4 775 000 kg. træmasse og pap, 2 418 000 kg. jern og staal i stænger, samt 1 461 000 kg. papir.

Kotka (fra vicekonsulen).

Havnen aabnedes for skibsfarten den 8de mai af det tyske lastedampskib „Wiborg“, som med stykgods direkte fra Lybeck indkom forbi Luppi baake.

Isforcingen fra Rankö baake til Kotkas indre havn, som da i flere dage havde været fuldstændig isfri, krævede en tid af 6½ time. Den egentlige skibsfart paa Kotka kan dog først ansees for at have taget sin begyndelse den følgende dag, da saavel det norske barkskib „Veritas“ som det norske dampskib „Urda“ lastet med stenkul indløb i havnen.

I skibsfartsaaret 1899 har Kotka været besøgt af tilsammen 579 skibe, med en samlet drægtighed af 251 387 tons, hvoraf 213 finske dr. 55 292 tons, 88 norske dr. 49 459 tons, 100 tyske dr. 46 506 tons, 42 engelske dr. 35 783 tons, 57 danske dr. 30 803 tons, 40 svenske dr. 15 013 tons, 12 hollandske dr. 9 273 tons, 17 russiske dr. 2 893 tons, 4 franske dr. 2 741 tons, 3 spanske dr. 2 632 tons og 1 belgisk dr. 846 tons.

Af disse fartøier er 4 svenske seilskibe og 1 svensk dampskib indkomne med ladning, for hvilke der i fragt blev erlagt et sauel beløb af fmk. 17 943. Samtlige øvrige svenske og norske skibe er enten ankomne i ballast eller for at komplettere i anden finsk eller udenlandsk havn allerede indtagen last.

Den bruttofragt, som af svenske og norske skibe i aaret 1899 er blevet opseilet for i Kotka indtagen ladning, næsten udelukkende bestaaende af trævarer, beløber sig til fmk. 268 934 for svenske og fmk. 860 481 for norske skibe.

Exporten fra Kotka har i aaret vist en tilbagegang mod det nærmest foregaaende aar af nærværd 1 000 000 fmk. Totalværdien af udførselen i aaret 1899 udgjør saaledes kun fmk. 15 686 520 mod fmk. 16 601 544 i aaret 1898. Af exportbeløbet falder i aaret 1899 fmk. 14 313 797 paa artikelen trævarer mod fmk. 14 830 927 i aaret 1898, fmk. 1 010 045 paa artikelen træmasse og pap mod fmk. 1 253 154 i aaret 1898, fmk. 102 675 paa artikelen smør mod fmk. 137 664 i aaret 1898 samt fmk. 72 107 paa artikelen uberedte kalveskind mod fmk. 91 749 i aaret 1898.

Importen til Kotka, som i aaret 1898 repræsenterede en samlet værdi af fmk. 3 553 104, er i aaret 1899 steget til en værdi af fmk. 5 211 312. De væsenligste importartikler har været jern og staal samt arbejder deraf til en værdi af ca. fmk. 1 400 000, mod fmk. 575 000 i aaret 1898, mel til en værdi af ca. fmk. 1 100 000 mod fmk. 560 000 i aaret 1898 samt maskiner til en værdi af ca. fmk. 829 000 (heri indgaar ogsaa en dampbaad fra Sverige til en værdi af fmk. 69 500) mod fmk. 529 000 i aaret 1898.

Fordelt mellem de forskellige fremmede exportlande beløber værdien af den udenlandske import til Kotka sig i aaret 1899:

Fra Tyskland til beløb fmk. 1 757 495, England fmk. 1 513 261, Rusland fmk. 1 370 445, Belgien fmk. 232 988, Sverige fmk. 163 501, Danmark fmk. 43 557, Frankrige fmk. 42 765, Spanien fmk. 34 445, Norge fmk. 26 793, Italien fmk. 16 689, Portugal fmk. 9 373, sum fmk. 5 211 312.

Ingen af de forenede rigers skibe har i indeværende aar overvintret i Kotka.

Ingen epidemisk sygdom har i aarets løb vist sig i Kotka, hverken blandt sjøfolk eller blandt den paa stedet bosatte befolkning.

Kristinestad.

Værdien af hele importen opgik i aaret 1899 til fmk. 1 358 513 mod fmk. 1 534 501 i aaret 1898. Af indførselsbeløbene falder ca. fmk. 422 000 paa artikelen rugmel, fmk. 154 000 paa hvedemel og fmk. 98 000 paa kaffe.

Værdien af hele exporten, hvoriblandt trævarer for ca. fmk. 1 812 712, tjære for fmk. 119 646 og smør for fmk. 116 772, opgik i aaret 1899 til et samlet beløb af fmk. 2 144 268 mod fmk. 1 885 536 i aaret 1898.

Havnen besøgtes i aaret af 178 skibe dr. 67 896 tons, hvoraf 119 finske dr. 36 039 tons, 15 danske dr. 10 624 tons, 17 svenske dr. 7 670 tons, 10 tyske dr. 5 225 tons, 9 norske dr. 4 218 tons, 6 engelske dr. 4 175 tons, 1 spansk dr. 699 tons og 1 nederlandsk dr. 636 tons.

Lovisa (fra vicekonsulatet).

Havnen besøgtes i aaret af 265 skibe dr. 63 861 tons. Af disse var 103 finske dr. 19 799 tons, 21 norske dr. 12 302 tons, 14 engelske dr. 11 374 tons, 14 tyske dr. 5 812 tons, 4 hollandske dr. 5 185 tons, 7 danske

dr. 3 659 tons, 11 svenske dr. 3 238 tons, 1 spansk dr. 1 464 tons og 1 belgisk dr. 659 tons.

Importen til Lovisa, som i aaret 1898 havde beløbet sig til en samlet værdi af fmk. 639 685, opgik i aaret 1899 til et beløb af fmk. 996 185. De vigtigste importartikler har været malet og umalet korn til en værdi af fmk. 321 724, vine og spirituosa til en værdi af fmk. 117 700 samt vævede tøjler til en værdi af fmk. 46 650.

Exporten fra Lovisa i aaret, der opgik til et samlet beløb af fmk. 3 239 002 mod fmk. 2 391 811 i aaret 1898, bestod nu ligesom i det foregaaende aar næsten udelukkende af trævarer, hvoraf i aaret 1899 udførtes for et beløb af fmk. 3 206 955, medens udførselsværdien for de øvrige fire artikler: fisk, stangjern, karve og tyttebær tilsammen kun udgjorde ca. 32 000 fmk.

Tammerfors.

Ved sammenligning af aaret 1899 med det nærmest foregaaende konstateres lettelig, at det første ikke paa langt nær har været saa fordelagtigt for Tammerfors og dens omegn som det sidstnævnte. Den vedholdende og delvis strenge vinter -- sjøerne heromkring blev ikke isfrie før i sidste halvdel af mai maaned -- og den derpaa følgende exceptionelt høje vandstand indvirkede mere eller mindre hemmende paa fabrikkerne.

Wasa (fra vicekonsulen).

Skibsfarten hersteds aabnedes den 14de mai med bistand af isbryderdampskibet „Murtaja“ og vedblev til 1ste december, da det sidste dampskib udgik fra havnen.

I skibsfartstiden har stedet været besøgt af følgende fremmede nationers skibe :

Finske 226 dr. 74 573 tons, tyske 32 dr. 15 742 tons, russiske 12 dr. 3 786 tons, østerrigske 1 dr. 381 tons, engelske 10 dr. 5 629 tons, spanske 5 dr. 5 383 tons, hollandske 1 dr. 636 tons, danske 27 dr. 12 866 tons eller tilsammen 314 dr. 118 996 tons, hvortil kommer de svenske og norske 85 dr. 27 160 tons, sum 399 dr. 146 156 tons.

Af disse var 341 dampskibe.

Den 15de juni strandede det norske dampskib „Resolut“ med stenkulslast søndenfor Norrskär og sprang læk, men bjergedes og indbragtes hertil af redningsdampskibet „Poseidon“. Noget andet ulykkestilfælde er ikke tilstødt de forenede rigers skibe inden dette distrikt.

Importen har hovedsagelig bestaaet af samme slags varer som i foregaaende aar og har ei heller i kvantitativ henseende undergaaet nogen nævneværdig forandring.

Totalimporten i aaret 1899 til Wasa repræsenterede en værdi af tilsammen fmk. 16 041 464 mod fmk. 15 283 533 i aaret 1898, medens den tilsvarende værdi for totalexporten beløb sig til fmk. 4 028 479 og fmk. 4 098 071.

De væsentligste importartikler i aaret 1899 har været kornvarer for fmk. 2 848 319, mel for fmk. 2 766 728, sukker for fmk. 1 223 276, maskiner for fmk. 1 218 540, bomuld for fmk. 774 205, kaffe for fmk. 718 711, jern og staal samt arbejder deraf for fmk. 713 316, stenkul og koks for fmk. 701 668, vævede tøjler for fmk. 591 172, flesk for fmk. 292 562, garn for fmk. 264 114 og gryn for fmk. 215 828.

De væsentligste udførselsartikler har bestaaet af trævarer for fmk. 1 911 371, kornvarer for fmk. 944 161 og tjære for fmk. 431 700.

Wiborg (fra vicekonsulen).

Ihvorvel vinteren aaret 1898—1899 var forholdsvis mild, var dog vaaren kold, saa at skibsfarten hersteds først aabnedes 10de mai, da det finske dampskib „Pollux“ og det tyske dampskib „Alice Krohn“ med bistand af isbryderen „Sampo“ indkom til Wiborgs havn.

Farvandet mellem Wiborg og Trångsund aabnedes ved sterk forcering af dampskibet „Aalto“ den 1ste mai.

Idet skibsfarten (dog ikke uden ishinder) kunde vedblive til den 6te december, da det finske dampskib „Jakobstad“ afgik fra Wiborg, varede saaledes 1899 aars skibsfartssæson 6 maaneder og 26 dage.

De forenede rigers skibsfart paa Wiborg i aaret 1899 fremgaar af følgende tabeller:

Fra Norge ankom med ladning	14 norske skibe	dr.	1 492 tons
„ Sverige „ i ballast	1	— „ —	667 „
„ udlandet „ med ladning	47	— „ —	23 080 „
„ do. „ i ballast	28	— „ —	18 548 „

Sum 90 norske skibe dr. 43 787 tons.

Til Norge afgik med ladning	1 norsk skib	dr.	68 tons
„ Sverige „ i ballast	1	— „ —	374 „
„ udlandet „ med ladning	69	— „ —	35 551 „
„ do. „ i ballast	19	— „ —	7 794 „

Sum 90 norske skibe dr. 43 787 tons.

Med ladning ankom ialt:

33 svenske skibe	dr.	7 299 reg. tons
61 norske —	„	24 578 —

Overføres 94

dr. 31 877 reg. tons

Overført 94

dr. 31 877 reg. tons

og i ballast:

26 svenske skibe	”	15 047	—
29 norske —	”	19 215	—

med ladning afgik:

50 svenske skibe	”	20 097	—
70 norske —	”	35 619	—

og i ballast:

9 svenske skibe	”	2 249	—
20 norske —	”	8 168	—

Tils. 298 skibe dr. 132 266 reg. tons

Hele bruttofragten udgjorde:

For ankomne svenske skibe	fmk.	65 140	
” — norske —	”	219 230	
			fmk. 284 370
” afgaaede svenske —	fmk.	303 160	
” — norske —	”	530 647	
			” 835 807
			Sum fmk. 1 118 177

Til transport af trævarer er af svenske og norske skibe ialt blevet anvendt 110 eller 53 dampskibe og 57 seilskibe, hvoraf 17 svenske og 36 norske dampskibe og 33 svenske og 24 norske seilskibe.

Som det fremgaar af den ved vicekonsulatet førte journal, er der i aaret 1899 forefaldt 5 attestationer, 1 sjøforklaring samt nogle mindre sager af forskjellig slags.

Ialt er der i aaret blevet afsendt 98 skrivelser fra vicekonsulatet, af hvilke 47 til generalkonsulatet og 51 som svar paa indløbne forespørgsler m. m.

Åbo (fra vicekonsulen).

Exporten fra Sverige til Åbo er paa det nærmeste blevet fordoblet af jern og staal i stænger, jerntraad og tilvirkninger deraf, rujern, maskiner og harpiks, samt tredoblet af farvestofte. En formindskelse merkes i lere og lerrør samt kridt.

Exporten fra Åbo til Sverige var usedvanlig liden. I sidste aar er en ikke ubetydelig transitexport af smør som følge af vinterkommunikationen kommet istand, og denne export kommer maaske til med aarene yderligere at forøges.

Åbo besøgt af 39 svenske og 37 norske skibe mod 55 og 23 i aaret 1898. En ny vinterbaad er under bygning, og hvis „Bore“ kan optages og repareres, bliver samfærdselen næste vinter mellem Åbo og Stockholm besørget af 2 dampskibe i ugen.

Til og fra Norge har ikke nogen direkte import eller export fundet sted.

Totalbeløbet af importen til Åbo i aaret 1899 beløber sig til en værdi af fmk. 30 391 419, medens totalbeløbet af exporten fra samme sted i aaret opgaar til en værdi af fmk. 13 756 448.

De vigtigste importartikler i aaret har været jern og staal samt arbejder deraf til en værdi af fmk. 3 407 976, vævede tøjler til en værdi af fmk. 2 736 903, sukker til en værdi af fmk. 2 103 516, mel til en værdi af fmk. 1 985 175, bomuld til en værdi af fmk. 1 734 945 og stenkul til en værdi af fmk. 1 222 351.

De vigtigste exportartikler har været fra Åbo trævarer til en værdi af fmk. 7 406 297, 19 dampskibe til en værdi af fmk. 3 235 418 samt smør til en værdi af fmk. 1 301 515.

Bombay.

Aarsberetning for 1899 fra konsul F. W. Bickel.

Af norske skibe ankom i 1899 til Bombay 22 dampskibe dr. 21 919 tons, hvoraf 20 dr. 18 197 tons med ladning og 2 dr. 3 722 tons i ballast. Der afgik med ladning 15 norske dampskibe dr. 14 812 tons og i ballast 7 dr. 7 091 tons. Et dampskib dr. 930 tons gjenlaa i havnen den 31te december 1899. Bruttofragter for ankomne norske skibe rupees 516 950 og for afgaaende rupees 297 950.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til Bombay.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe rupees 1 065. 7. 3.

Bombay's handel i 1899. Det forløbne aar har været meget ugunstigt for byen og præsidentskabet Bombay's handel og industri. Pesten har holdt sig i hele aaret i en mere eller mindre epidemisk form, medens den omstændighed, at sydvestmonsunen ikke optraadte, foranledigede en hungersnød af en tidligere ukjendt udstrækning. Det samlede areal i Indien, der rammedes af tørken, udgjør 600—700.000 (engelske) kvadratmile; omtrent 6 millioner personer er blevet underholdt, og nære ind paa 5 millioner bliver fremdeles underholdt af regjeringen, og befolkningen i visse distrikter i præsidentskabet Bombay har været af dem, der har lidt mest. Hungersnøden har udstrakt sig over et areal næsten dobbelt saa stort som i 1897 og næsten 3 gange saa stort som i aarene 1876 og 1877.

Som i sidste aarsberetning paapeget omfatter kalenderaaret her altid to forskellige sæsoner. I den første halvdel af 1899 var forretningerne gode og i visse artikler som bomuld endog meget livlige, idet 1898 aars avling da blev bragt paa markedet og udskibet; men i juli og august, da det blev indlysende, at monsunen ikke indfandt sig, formørkedes udsigterne for alle forretningsgrene, og eftersom aaret skred frem, saa det daarligere og daarligere ud med exportforretningerne, medens importhandelen i samme grad led under landets formindskede kjøbeevne. Derhos har importhandelen i de sidste 4 aar været mere ugunstig paavirket af pestens optræden end nogen anden forretningsgren; mange af de forretningsdrivende er bukket under, og andre har fundet, at de lige saa godt kunde drive sin forretning fra andre centrer, hvor de har oprettet agenturer, og naar handelen først har taget en anden retning, er det altid vanskeligt at lede den tilbage.

Bomuldsspinderi- og væverindustrien, der uden sammenligning er den vigtigste industri i Bombay, har ogsaa havt at gennemgaa en alvorlig og langvarig krise. Den har lidt under virkningerne af høje bomuldspriser, under den store depression paa afsætningsmarkederne og under den skarpe konkurrence fra fabrikerne i Kina og Japan; i indeværende aar er stillingen blevet endnu værre, og af 76 fabrikker i byen Bombay alene er der nu neppe mere end 20 à 25 i drift. Et gunstigt træk i aarets fysiognomi har været kursens stabilitet. I september 1899 vedtog den indiske regjering en lov kaldet „The Indian Coinage and Paper Currency Act 1899“, hvorved sovereigns blev fuldt lovligt betalingsmiddel i Indien til en fast kurs af 15 rupees, det vil sige til en kurs af 1 sh. 4 d pr. rupee. Guldmynter er endnu ikke i nogen større udstrækning bragt i cirkulation, og det er meget muligt, at dette ikke vil ske paa mange aar endnu undtagen paa de store handelscentre, da de indfødte her i landet er yderst konservative; i det indre af landet er sølv fremdeles det eneste betalingsmiddel. Men der kan ikke være nogen tvil om, at den indiske regjering's myntpolitik vil vise sig heldig, og den paatagelige virkning deraf har været, at i aaret 1899 har svingningerne mellem den høieste og laveste rupeekurs ikke overskredet 1 pct. Penge har været billige hele aaret igjennem og kunde i almindelighed mod prima sikkerhed erholdes til 4 à 5 pct.

Følgende opgave viser værdien af udførselen og indførselen i Bombay's havn i tidsrummet fra 1ste april 1899 til 31te marts 1900:

Udførsel:

Varer	rs. 302 046 728
Myntet metal	„ 74 443 593
Sum rs.	376 490 321

Mod i det foregaaende aar:

Varer	rs. 349 379 871
Myntet metal	„ 63 683 567
Sum rs.	413 063 438

Indførsel:

Varer	rs. 262 641 552
Myntet metal	„ 146 392 785
Sum rs.	409 034 337

Mod i det foregaaende aar:

Varer	rs. 256 403 516
Myntet metal	„ 137 545 908
Sum rs.	393 949 424

De vigtigste exportartikler i 1899 var: bomuld 1 075 000 baller, hvede 143 000 tons, linfrø 107 000 tons, rapsfrø 98 000 tons, gingellyfrø 81 000 tons, valmuefrø 29 000 tons, ricinusfrø 44 000 tons, myrabolaner 34 000 tons. Ingen export af nogen slags foregik til Norge og Sverige.

Hvad importen angaar, udviser denne, som det af ovenstaaende opgaver fremgaar, en forøgelse af rs. 6 238 036 i totalværdien af indførte varer i sammenligning med foregaaende aar, hvilket ved første øjekast ikke synes at bekræfte, hvad ovenfor er anført om importhandelen i almindelighed. Men endel af de artikler, hvoraf der er størst forøgelse i indførselen, er raa bomuld og fødemidler, som i almindelige aar i Indien kun er gjenstand for udførsel, saa at denne forøgelse istedetfor at tyde paa fremgang tvertom er et tegn paa den feilslagne høst. Industriprodukter som metaller, maskiner, olje, sukker, elfenben, silke osv. viser stor nedgang; det maa derhos erindres, at priserne paa de fleste artikler af europæisk oprindelse har holdt sig betydelig høiere end for flere aar tilbage, saaledes at den samme toldpligtige værdi af visse importartikler ingenlunde for handelen og forbruget ogsaa repræsenterer samme kvantitet af varen.

De vigtigste importartikler fra fremmede lande var raa bomuld, garn, bomuldsvarer, metaller, maskiner, jernbanemateriel, kul, tømmer, olje, korn, sukker, raasilke, silke- og uldvarer, farve- og garvestofe, isenkramvarer, papir og fyrstikker. Indførselen fra Norge og Sverige i det forløbne aar viser en merkbar nedgang, og jeg er bange for, at saalænge ingen direkte dampskibsforbindelse er istandbragt mellem de forenede riger og Indien, vil den aldrig antage større dimensioner. Den samlede værdi af varer indført

fra Sverige	udgjorde	rs. 447 025	mod	rs. 665 834	i foregaaende aar og
„ Norge	—	„ 249 365	„	„ 405 329	— „

Disse opgaver omfatter følgende gjenstande:

Jern	rs. 99 407	fra Sverige,	rs. 88 997	fra Norge
Staal	„ 71 599	— „ —	„ —	— „ —
Isenkramvarer	„ 17 213	— „ —	„ —	— „ —

Fyrstikker	rs. 198 508 fra Sverige,	rs. 108 346 fra Norge	
Papir og materiale til papir-			
fabrikation	17 927 —"	29 258 —"	—"
Tømmer	37 532 —"	22 629 —"	—"
Forskjellige artikler	4 839 —"	135 —"	—"

Fyrstikker. Hvad svovlstikker angaar, behersker de japanesiske mærker fremdeles markedet paa grund af sin prisbillighed. Disse sælges nu til $8\frac{3}{4}$ —9 annas pr. gros eller hele 25 pct. billigere end fyrstikker af svensk, norsk eller tysk oprindelse, hvorpaa markedsprisen varierer mellem 12 og $12\frac{1}{2}$ annas. Sikkerhedsfyrstikker sælges til 13—14 annas pr. gros; disse er næsten alle fabrikeret i Europa; men handelen med disse er i sammenligning med svovlstikker ikke af megen betydning.

I tidsrummet fra 1ste april 1899—31te marts 1900 ankom der til Bombay's havn fra fremmede lande 241 seilskibe dr. 31 220 tons og 577 dampskibe dr. 1 237 973 tons, og afgik der til fremmede lande 252 seilskibe dr. 29 231 tons og 438 dampskibe dr. 977 090 tons; dampskibe afgaaet til andre indiske havne er ikke medtaget, hvilket forklarer den store forskjel i antallet mellem ankomne og afgaaede skibe.

Af norske skibe ankom som oven nævnt i kalenderaaret 1899 22 dampskibe dr. 21 919 tons og afgik 22 dampskibe dr. 21 903 tons. Størsteparten af disse skibe medbringer tømmer fra Siam og Burmah til Bombay og vender tilbage enten i ballast eller med ladning af sten eller salt, hvilken sidste artikel udskibes fra Tuticorin.

Fragtraterne fra Bombay til de forskjellige europæiske havne har holdt sig faste. Exporthandelen var som nævnt i den første halvdel af aaret ret livlig; senere var der en merkbar nedgang; da imidlertid regjeringen rekvirerede et stort antal dampskibe til militærtransporter, saa at den disponible tonnage ikke paa noget tidspunkt var overdrevent stor, gik fragterne ikke synderlig ned. Aaret begyndte med rater fra 18—19 sh. pr. ton og sluttede med 15—16 sh. for kontinentale og britiske havne.

Caracas.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul G. Valentiner.

Den norske skibsfart i 1899. Af norske skibe ankom i 1899 med ladning til distriktets vicekonsulstationer 19 dampskibe dr. 19 193 tons og 16 seilskibe dr. 6 472 tons, tilsammen 35 skibe dr. 25 665 tons, og i ballast 30 dampskibe dr. 26 032 tons og et seilskib dr. 269 tons, tilsammen 31 skibe dr. 26 301 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 50 norske skibe dr. 45 717 tons, hvoraf et seilskib dr. 269 tons, og i ballast 16 norske skibe dr. 6 689 tons, hvoraf 1 dampskib dr. 647 tons.

Kun et svensk fartøi dr. 230 tons anløb konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved vicekonsulsstationen i La Guaira kr. 254.96, i Puerto Cabello kr. 1 716.48, i Maracaibo kr. 475.20, tilsammen kr. 2 446.64; af svenske skibe i La Guaira kr. 14.60. Expeditionsafgifter ingen.

Det sidst forløbne aar har været lidet glimrende i kommerciel og industriel

henseende i Venezuela som følge af borgerkrigen, der uden afbrydelse har raset hele aaret.

General Andrades regering, som endelig fik undertrykt den revolutionære bevægelse fra 1898, beskjæftigede sig med en reform i forfatningen og i territoriets politiske inddeling, hvilket paa grund af den forskellige opfatning af sagen hos de enkelte guvernører — enten det nu var med hensyn til sagens realitet eller med hensyn til lovligheden af den fremgangsmaade, man havde valgt til spørgsmaalets løsning — fremkaldte en ny revolution i mars maaned, som kunde have været dæmpet i løbet af den følgende maaned. Men en maaned senere, i slutningen af mai, opfordrede general Castro paa grænsen af Columbia til en ny reisning, og af levningerne fra de foregaaende oprør dannede han hurtig et vel organiseret og paagaaende ledet armekorps, som tilføiede regeringens tropper gjentagne nederlag, og denne, som var demoraliseret og befandt sig i opløsningstilstand, bukkede snart under.

Den 20de oktober overgav præsident Andrade hovedstaden og indskibede sig i La Guaira for at reise til Antillerne. Den 25de oktober besatte oprørstropperne Caracas og deres chef, general Cipriano Castro opkastede sig til diktator. Man kunde saaledes betragte borgerkrigen som afsluttet, da pludselig den 27de oktober en antirevolution udbrød, ledet af general José Manuel Hernández, den samme som ledede reisningen i 1898. Som følge heraf blev general Castro nødt til istedenfor at beskjæftige sig med at reorganisere administrationen i det hele taget at vende sin opmærksomhed og sin kraft mod denne nye opstand, som syntes at gribe adskillig om sig.

Handelsvirksomheden har i dette aar i de vigtigste forbrugscentrer været indskrænket til det strengt nødvendige, og der har saagodtsom ingen forretningsrørelse været med det indre af landet, hvor de politiske begivenheder har fundet sted.

Kaffehøsten har været meget ringe og priserne meget lave. Mange eiendomsbesiddere er gaaet glip af sin avling, idet nogle ikke havde midler til at klare udgifterne, andre manglede arbejdsfolk, og atter andre havde saa lang vei til markederne, at salgsprisen ikke dækkede produktions- og transportomkostningerne, som er meget høje i disse egne, hvor kommunikationsmidlerne næsten ganske mangler.

Udførsel af levende kvæg til Antillerne og særlig til Cuba er den eneste forretningsgren, som har haft nogen fremgang i dette aar; præsident Andrade var nemlig direkte interesseret i denne forretning, som hovedsagelig er foregaaet over Puerto Cabello. Transporten er for største delen foregaaet med skibe under norsk flag.

Paa grund af den forvirring, som har hersket i alle grene af administrationen, har der ikke været optaget nogen statistik i aarets løb, og det er derfor umuligt at lade denne indberetning ledsages af de sædvanlige opgaver over handelsrørelsen i Venezuelas forskellige havne, undtagen for La Guaira, hvor det engelske dokkompani fører en særskilt statistik for sit vedkommende. Ifølge denne indførtes der til La Guaira med et norsk dampskib og 7 norske seilskibe 4 643 065 kg. varer.

Til dato er ingen reklamationer fremkomne fra norske eller svenske borgere over skade, der er dem paaført ved borgerkrigen.

Moskva.

Aarsberetning for 1899 fra konsul N. Winkel.

Følgerne af foregaaende aars daarlige kornhøst merkedes paa Ruslands handel i 1899 ved en i høi grad ~~formindsket~~ export og almindelig stagnation i ~~handelen~~. Dertil kom en stor pengeknaphed fremkaldt ved behovet for penge til den mandschuriske bane, til Port Arthur og andre øiemed samt ved den betydelige mindreindtægt af exporten. Disse pengevanskeligheder foranledigede flere meget betydelige falliter og et stort antal betalingsindstillinger blandt middelklasserne i Moskva's handelsstand, hvorved atter mange bank-instituter og større handlende blev trukket med ind i vanskelighederne. Naturligvis blev som følge heraf alle kreditgivere meget mistroiske og tilbageholdne, og til dato er endnu ikke tilliden befæstet trods de gode udsigter for indeværende aars (1900) høst og i forbindelse dermed haabet om livligere forretningsrørelse i fremtiden. I sammenhæng hermed staar det sterke pris-fald paa jernbane-, bank- og industriaktier samt fonds og hypotekpapirer.

Udenrigshandelen over den europæiske og Sortehavs-grændsen samt Finland beløb sig i 1899 til 1196 millioner rubel mod 1272 millioner i aaret 1898. Deraf falder paa exporten 601.6 millioner og paa importen 594.5 millioner rubel, saa at overskuddet af exporten over importen kun udgjør 7.1 millioner mod næsten 148 millioner rubel i 1898, 195.8 millioner i 1897 og omtrent 400 millioner i aaret 1888.

Inddelt i grupper stillede exporten sig for de sidste 3 aar saaledes i millioner rubel:

	Levnetsmidler.	Raavarer og halvfabrikater.	Dyr.	Varer.	Total.
1897.	413.6	254.6	17.1	19.0	704.3
1898.	433.4	238.4	16.8	20.3	708.9
1899.	317.0	249.9	17.3	17.4	601.6

Efter grændser fordelte exporten sig som følger i millioner rubel:

	1898.	1899.
Europæiske grændse	629.0	510.8
Sortehavet—Kaukasien	46.6	55.8
Finland	33.3	35.0

Til Norge exporteredes i aarene 1897, 1898 og 1899 henholdsvis for 6 162 000, 4 470 000 og 4 948 000 rubel.

Inddelt i grupper stillede importen sig som følger i millioner rubel:

	Levnetsmidler.	Raavarer og halvfabrikater.	Dyr.	Varer.
1897	64.1	291.6	1.6	151.2
1898	69.8	302.1	1.5	188.6
1899	73.4	301.4	1.8	217.9

Efter grændser i millioner rubel:

	1898.	1899.
Europæiske grændse	530.3	562.8
Sortehavet—Kaukasien	11.1	11.5
Finland	20.6	20.2

Fra Norge indførtes i aarene 1897, 1898 og 1899 henholdsvis for 5 377 000, 5 394 000 og 5 613 000 rubel.

Kornhøsten i aaret 1899 gav efter de statistiske opgaver følgende resultat: Det med korn tilsaade areal i 72 guvernementer og distrikter udgjorde i 1899 75 640 650 desjatin, hvoraf 30 475 902 desjatin eller 40.2 pct. med vinterkorn og 45 146 748 desjatin eller 59.8 pct. med sommerkorn. Paa dette areal høstedes 3 673 317 400 pud af alle slags korn, hvoraf 1 654 461 700 pud vinterkorn (45.3 pct.) og 2 018 855 700 pud sommerkorn (54.7 pct.). Desuden var 415 994 desjatin tilsaat med linser og bønner, hvoraf der høstedes 19 684 400 pud, og 3 328 071 desjatin med poteter, som gav en afkastning af 1 504 123 200 pud.

Ved en sammenligning af høsten i 1899 med høsten 1898 viser det sig, at der i 1899 høstedes 437 628 700 pud eller 13.5 pct. mere; heraf falder 280 256 800 pud eller 20.3 pct. paa vinterkorn og 157 371 900 pud eller 8.5 pct. paa sommerkorn. Det procentvise forhold med hensyn til 1899 aars høst stiller sig for de forskellige kornsorter saaledes: rug 38.5 pct., hvede 20.5 pct., havre 24 pct., byg 8.2 pct., andre kornsorter 8.8 pct. Det rene overskud af kornhøsten udgjør efter fradrag af det til udsæd nødvendige kvantum for 72 guvernementer og distrikter 3 018 311 100 pud eller pr. individ af befolkningen 29.23 pud, medens det i aaret 1898 udgjorde 25.65 pud og i gennemsnit for de sidste 5 aar 26.04 pud.

Omsætningen paa Nishnij-markedet var i aaret 1899 betydeligere end i de foregaaende aar og udgjorde i rubel:

	1897.	1898.	1899.
Varetilførselen.	165 337 000	156 050 000	172 728 000
Og salget	142 664 000	128 580 000	143 612 000

Af de vigtigste slags varer solgtes: bomuldsvarer for 41 500 000 rubel, the for 14 000 000, uldvarer for 12 000 000, metaller for 10 100 000, pelsvarer for 8 100 000, kolonialvarer for 6 700 000, lædervarer for 6 525 000, uberedt læder for 6 035 000, uld for 4 280 000, droguer og kemiske artikler for 3 300 000, tobak og lignende for 2 050 000, galanterivarer for 3 250 000, fisk for 2 740 000 rubel.

Santo Domingo.

Aarsberetning for 1899 fra konsul L. Pardo.

I det forløbne aar ankom hverken norske eller svenske skibe her til havnen. Dette skriver sig vistnok derfra, at endel dampskibslinjer saasom Hamburg—Amerika linjen og andre tager fragtgods fra Curaçao til europæiske havne til saa lave rater som 20 sh. pr. ton, og herværende forretningsmænd foretrækker da at sende sine produkter i smaa seilskibe til nævnte havn for

derfra at lade dem videreforsende til bestemmelsesstedet. De store havneafgifter har ogsaa gjort sit til, at kjøbmænd ikke befragter skibe her; dette er dog nu i nogen grad blevet afhjulpet, og det er mig bekjendt, at fragtslutninger er kommet istand for skibe paa 300—500 tons.

Indførselstolden udgjorde i 1898 . . .	\$ 1 246 561
og i 1899 . . .	„ 1 857 704

Altsaa en forøgelse i 1899 af \$ 611 143

Udførselen havde i 1899 en værdi af \$ 4 539 188, væsentlig repræsenterende exporten af sukker, som er det vigtigste produkt, der skibes herfra øen.

Finanser. Siden præsident Henriot's fald har den finansielle stilling her undergaaet en stor forandring, idet guldmyntfod er bleven indført; alle transaktioner foregaar nu i amerikansk guldmynt, idet de papirpenge, der blev udstedt af den forrige præsident, er trukket ud af cirkulation.

Landet nyder nu fred, og forholdet til alle fremmede nationer er godt.

Skibsfarten. Det er min formening, at hvis norske eller svenske dampskibsredere kunde og vilde lade sine fartøier anløbe havne her paa veien til og fra Europa og magtede at optage konkurrancen med de her oprettede dampskibslinjer, vilde der her kunne oparbejdes en smuk og lønnende trade med indførsel hertil af mange artikler fra Norge og Sverige saasom klipfisk, tømmer og trælast, smør etc., som nu indføres hertil fra Amerikas forenede stater. Konsulatet er rede til at yde saadanne foretagender al mulig støtte for at kunne gjøre dem lønnende for norske og svenske redere og forretningsdrivende.

Sundhedstilstanden paa øen er meget god.

Indhold: **Bombay** s. 877. — **Bremen** s. 837. — **Calcutta** s. 854. — **Caracas** s. 880. — **Galatz** s. 846. — **Genf** s. 860. — **Hamilton (Bermuda)** s. 859. — **Helsingfors** s. 863. — **Honolulu** s. 844. — **Karlsruhe** s. 850. — **Moskva** s. 882. — **Santo Domingo** s. 883.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1900.

No. 18. Udgiven ved departementet for det indre. 1900.

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2 kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Tunis.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Hj. Rosenlund.

Skibsfart.

Norges skibsfart paa havnene Tunis, Sousse og Sfax omfattede:

	Antal.	Tons.
Ankomne skibe fra fremmede lande med ladning	2	1 233
Afgaaede „ til — — i ballast.	2	1 233

mod i aaret 1898:

9 ankomne skibe dr. tilsammen 7 796 tons; saaledes i aaret 1899 en formindskelse af 7 skibe dr. 6 563 tons.

Begge de lastede skibe hidførte kul fra Cardiff.

Opseilede bruttofragter ifølge opgave 30 800 francs.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 8 dr. 7 413.33 tons, til hovedstationen 4 dr. 3 594.96 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 78.35. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 228.38, ved vicekonsulsstationerne kr. 242.48; heraf tilfaldt konsulen kr. 121.24. Ialt tilfaldt konsulen kr. 427.97.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 31.94, i svenske sager kr. 68.83.

Da der i aaret 1898 ankom 4 svenske skibe dr. tilsammen 2 169 tons, viser der sig saaledes i aaret 1899 en forøgelse i den svenske skibsfart af 4 skibe dr. 5 244 tons.

Intet norsk eller svensk skib anløb distriktet kun for reparation eller indhentelse af ordre.

De forenede rigers skibsfart paa følgende af distriktets havne, hvor konsulær repræsentation ikke findes, var som følger:

Bizerte. 1 norsk dampskib dr. 1143 tons, 1 svensk dampskib dr. 1852 tons, hvilke begge havde anløbet stedet for at indtage kul.

Gabes. 1 norsk dampskib dr. 943 tons, ankommet i ballast og afgaaet med 184 tons alfa.

Uagtet de forenede rigers flag i det foregaaende aar har bibeholdt den sjette plads i rækken blandt de i skibsfarten paa Tunisien deltagende nationer konstateres dog en mærkelig tilbagegang mod aaret 1898. Dette er saa meget mere nedslaaende, som Tunisien viser sig stadigt at gaa fremad, og da der her gives ret mange anledninger til fragtfart, af hvilke nu andre flag drager fordel, men som, idetmindste hvad trælastfrakterne fra Sverige angaar, burde tilkomme norske og svenske skibe. Uagtet trælastimporten fra Sverige i aaret 1899 opgik til mere end 4 000 standard, hidførtes nemlig kun halvdelen deraf med svenske skibe; resten kom med danske, østerrikske og italienske dampskibe.

I forbindelse hermed anser jeg det for min pligt paany at gjentage, at ihvorvel fremmede skibe som følge af de fordele, som ved toldbehandlingen i Frankrige er forbeholdt de dertil med franske skibe indførte varer, ikke vel kan deltage i fragtfarten mellem Tunisien og dets moderland Frankrige, saa findes der dog saavel i Tunisiens import som i dets export et stort felt at exploitere for de forenede rigers rederier. Norske og svenske skibe maa meget mere, end det hidtil har været tilfældet, kunne deltage i importen hid af trælast, kornvarer, kul og stykgods og i exporten herfra af kornvarer, malm (af bly- og zinkmalm exporteredes i aaret 1899 44 345 800 kg.), alfa etc.

Særskilt vil jeg henlede opmærksomheden paa den livlige export af fosfat, som siden medio 1898 er begyndt fra Sfax (udførsel i aaret 1899 63 713 500 kg.).

Den ret betydelige forøgelse i skibenes antal og tonnage i Tunisiens almindelige skibsfart, som kan iagttages i aaret 1899, og som udgjorde 2112 skibe dr. 212 036 tons, beror hovedsagelig paa, at de italienske regelmæssige dampskibslinjer nu berører flere tunisiske havne end tidligere.

Fr a g t m a r k e d e t .

Fragterne har i den sidste halvdel af aaret ogsaa her vist en afgjort og stadig stigning.

Følgende fragtsatser er kommet til konsulatets kundskab:

For trævirke fra Sundsvall til Tunis 62 francs, 68 fr. og 69 fr. til Sousse 62 fr., til Sfax 70 fr. og 71 fr.; fra Hudiksvall til Tunis 66 fr., til Bizerte 68 fr.; fra Hernösand til Tunis 70.50 fr. For kul, fra Newcastle til Tunis 11.25 fr., fra Cardiff til Tunis 12.50 fr. og 14 fr.

Almindelige økonomiske forhold.

Da Tuniens hovedsagelige indkomstkilde er jordbruget, afhænger landets økonomiske stilling næsten udelukkende af de resultater, som dette giver.

Som følge af altfor knap regn i begyndelsen af aaret blev kornhøsten under middelmådig; det samme blev tilfældet med vinhøsten. Derimod gav oliventræerne i aaret 1898—1899 et usædvanligt godt udbytte.

Forretningerne var i almindelighed sundere end i det foregaaende aar, i hvilket der forefaldt et meget stort antal konkurser. Budgettet ydede ogsaa i aaret 1899 omkring fire millioner i overskud.

Bankdiskontoen har som sædvanlig varieret mellem 6 og 8 pct.

Handelen i almindelighed.

Uagtet aaret saaledes i gennemsnit nærmest har været et daarligt, er dog antagelig som følge af det forøgede behov hos en stadig stigende europæisk befolkning, der nu udgjør omkring 100 000 personer, handelsudbyttet, repræsenteret ved import og export, steget med ca. $7\frac{1}{2}$ million francs mod aaret 1898. Den samlede værdi af Tuniens import og export, myntet og umyntet guld og sølv ikke medregnet, udgjorde nemlig:

Forøgelse mod 1898.			
Import.	55 778 241 francs	2 257 089 francs	
Export.	49 433 460 "	5 236 623 "	
tilsammen	105 211 701 francs		
mod	97 717 989 "	i aaret 1898	
"	90 551 541 "	i " 1897 og	
"	80 952 080 "	i " 1896	

Det største handelsudbytte falder paa Frankrige og Algeriet med følgende værdier:

Import	36 114 691 francs
Export	30 959 504 "
Tilsammen	67 074 195 francs

Indførselen.

Nedenfor meddeles en oversigt, der viser, fra hvilke lande der hovedsagelig blev indført følgende produkter, som hidtil kun i ringere kvantiteter er blevet indført fra de forenede riger, men som efter min formening efterhaanden burde kunne vinde et forøget marked her, forudsat at tilfredsstillende dampskibslæilighed var at erholde.

Importværdi i francs fra:

Produkter.	Frankrige og Algeriet.	England og Malta.	Østerrige.	Belgien.	Italien.
Melk, koncentr. og naturlig	63 274	1 050	—	—	40
Ost	305 671	5 751	—	—	196 300
Smør	100 444	115	—	—	90 652
Fisk, fersk, tør, sal- tet eller røget	64 325	13 277	—	—	30 742
Møbler	122 263	11 263	24 507	—	112 667
Øl	199 060	339	80	—	380
Farver	93 746	4 138	825	2 413	5 117
Blæk	17 587	138	—	—	50
Lys	252 625	1 477	308	23 922	2 720
Glas, alle slags	250 033	13 998	25 059	50 123	32 827
Papir „ „	401 260	224	3 971	10 624	22 326
Fyrstikker	12 000	—	2 000	13 500	115 400

Produkter.	Norge.	Sverige.	Tyskland.	Holland.	Amerika.
Melk, koncentr. og naturlig	305	—	—	224	9 590
Ost	—	2	1 168	21 631	14 372
Smør	—	25	—	50	—
Fisk, fersk, tør, saltet eller røget	330	26	—	—	1 225
Møbler	—	1 908	1 569	—	738
Øl	340	184	506	—	42
Farver	1 345	—	567	—	—
Blæk	—	30	—	—	—
Lys	20	—	893	—	—
Glas, alle slags	210	—	15 287	54	25
Papir „ „	500	—	2 757	—	—
Fyrstikker	2	—	—	—	—

Som det fremgaar af ovenstaaende opgaver, hentede fra toldstyrelsens statistik, kommer de her opregnede varer for den største del fra Frankrige og Algeriet, endskjønt ingen særskilt toldbegunstigelse for disse nydes af nævnte lande. Aarsagen hertil ligger nok ikke saa meget deri, at varerne erholdes billigere fra disse lande, men snarere i de bekvemmere kommunikationer.

Trævirke. Importen heraf i aaret 1899 var ifølge toldvæsenets opgaver:

Saget virke:

Eg	220 212 kg.	til en værdi af	16 319 francs
Valnød	52 210 „	— „ —	7 115 „
Andre slags	19 709 828 „	— „ —	1 767 956 „

Arbeidet virke:

Alle slags	584 037 „	— „ —	237 219 „
----------------------	-----------	-------	-----------

Tilsammen 20 566 287 kg. til en værdi af 2 028 609 francs

Værdien af det fra Sverige i aaret 1899 indførte virke var 725 865 francs mod 372 602 francs i aaret 1898; der er saaledes for aaret 1899 en forøgelse af 353 263 francs, medens værdien af landets totale indførsel af virke i samme tid forøgedes med 748 673 francs. Denne ret betydelige forøgelse, hvad Sverige angaar, kan dog neppe ansees som andet end tilfældig, thi grunden dertil ligger ikke i noget større almindeligt behov for forøget indførsel af svensk virke, men deri, at der i aaret her blev oprettet to nye trævareforretninger, en norsk og en svensk.

Fra Norge ankon intet trævirke.

Fra Norge indførtes følgende produkter:

Konserver, værdi 50 francs, kondenseret melk 305 fr., fisk, saltet eller røget 330 fr., andre fiskeprodukter 715 fr., øl 340 fr., sten 145 fr., farver 1 345 fr., lys 20 fr., porcelæn 80 fr., glas 150 fr., flasker 60 fr., pap og papir 800 fr., metalarbejder 300 fr., fyrstikker 2 fr., klæder 500 fr., tilsammen 5 142 fr. mod i aaret 1898 5 709 fr.; formindskelse i aaret 1899 567 fr.

En del af de her opregnede artikler er dog ikke blevet indført i handelsøiemed, men kun for herværende skandinavers behov. Skjønt indførselen fra de forenede riger af andre produkter end virke vistnok, dersom passende dampskibsforbindelse fandtes, vilde kunne i nogen grad forøges, er dog efter min formening udsigterne for erholdelse af et betydeligere marked i Tunisien ikke meget lovende, saa længe den nuværende toldtarif, der indrømmer toldfrihed for en mængde franske produkter, er gjældende.

Udførselen fordelte sig paa følgende lande:

	Værdi.
Frankrige og Algeriet	30 959 504 francs
Italien	9 386 418 "
England og Malta	4 938 748 "
Belgien	1 369 662 "
Tripolis	583 093 "
Egypten	563 716 "
Tyskland	344 694 "
Grækenland	260 551 "
Holland	173 610 "
Spanien	126 218 "
Østerrige	77 486 "
Rusland	40 965 "
Norge	6 129 "
Sverige	40 "
Andre lande	602 626 "

Forøgelsen mod aaret 1898, der opgik til 5 236 623 francs, omfattede Frankrige med 1 722 541 francs, Italien med 5 473 404 francs, og adskillige andre lande med mindre beløb, deriblandt Norge med 168 francs og Sverige med 10 francs. Derimod viser sig en formindskelse for følgende lande: Algeriet, England med 3 086 873 francs, Østerrige, Tyrkiet og Amerika.

Exporten til Norge bestod af olivenolje for 6 032 francs og postpakker for 97 francs.

De artikler, som efter min mening vilde egne sig for udførsel til de forenede riger, er svampe, huder, byg (til maltning), dadler, olivenolje, olivenkerner, knuste, kork og fosfat. Varerne kunde, naar der ikke lægges beslag paa hele fartøier, sendes med fransk dampskib til Marseille og der omlades i de norske eller svenske regulære dampskibe. De kunde ogsaa sendes med de dampskibe, som ankommer med trælast, og som ofte gjerne vilde tage returfragt herfra.

En ny exportartikel er fosfat, som skibes alene fra Sfax, men som i fremtiden sikkert ogsaa kommer til at udføres fra andre tunisiske havne.

Fosfaten udførtes til:

	Værdi.
Frankrige	646 827 francs
Tyskland	289 925 „
England	264 800 „
Italien	219 285 „
Holland	172 000 „

De saltverker, som findes i nærheden af Tunis, har endnu ikke givet anledning til nogen nævneværdig export; dette beror antagelig paa vanskeligheden ved at erholde billigt fragtrum.

Handelen med Sahara, som formidles af karavaner, har givet følgende resultat:

Import.			Export.		
Ankomne	{ antal	373	Afgaaede	{ antal	417
karavaner:	{ mænd	1 922	karavaner:	{ mænd	1 024
	{ dyr	2 934		{ dyr	3 482
Importværdi 132 058 francs.			Exportværdi 439 654 francs.		

Vareudbyttet bestod hovedsagelig af:

Indført: Hvede, byg, sandaler, huder, hjortehorn, guld, muskus, natron etc.

Udført: Hvede, byg, olje, tøier, krydderier, husdyr, sukker (for 42 471 francs), kaffe etc.

Agerbrug og kvægdrift.

Kornhøsten har i aaret været under middelmaadig, men dog tilstrækkelig saavel til arabernes daglige behov som til export og udsæd.

Oliven har i kampagnen 1898—1899 givet et meget rigt udbytte, og totalproduktionen af olje gik op til 45 808 162 liter, hvoraf en stor del forbruges inden landet. Plantning af oliventrær drives i stor skala, især i omegnen af Sfax.

Vinhøsten var omtrent $\frac{1}{4}$ under middels med et totaludbytte af omkring 200 000 hl., hvoraf der exporteredes 91 226 hl., og solgtes til højere priser end sædvanligt.

Kvægdrift, som i gode aar er ganske lønnende, har havt at kjæmpe med vanskeligheder som følge af tørken. Prisen paa kreaturer varierer betydelig.

Spredte tilfælde af mule- og klovesyge er ved slutningen af aaret indtruffet blandt hornkvæget og er vedblevet i dette aar.

Immigrationen af jordbrugsarbeidere er temmelig stor, især af sicilianere, som i lighed med araberne har meget smaa fordringer, men derimod yder betydelig mere arbejde end de indfødte og paa grund heraf i et stort antal sysselsættes ogsaa af franske nybyggere, som dog i almindelighed er ivrige modstandere af fremmed arbejdskraft.

Fiskeriet. Dette har ikke givet et saa godt resultat som foregaaende aar. Produkterne var i aaret 1899:

Svampe	111 635 kg.	til en værdi af	1 774 856 francs
Bløddyr	179 407 "	— " —	170 387 "
Sardiner	86 200 "	— " —	17 240 "
Ansjovis	61 050 "	— " —	42 700 "
Tunfisk	804 407 "	— " —	886 618 "
Andre slags	3 341 206 "	— " —	1 539 165 "

Tilsammen 4 583 905 kg. til en værdi af 4 430 966 francs.

Industrien

har hidtil udviklet sig meget langsomt, hvortil vel den fornemste aarsag er, at landet har savnet naturlig drivkraft. Blandt vigtigere eksisterende industrielle anlæg kan nævnes: møller, olje- og sæbefabriker, tegl-, kalk- og cementfabriker, snedkerverksteder, fabriker for kunstig is. Mellem de sidstnævnte, hvis antal i Tunis idetmindste er fem, er der en skarp konkurrence, hvorfor isen en gros ofte sælges til 6 francs pr. 100 kg. Kunstig gjennemsigtig is er ogsaa begyndt at importeres fra Frankrige og Algeriet. I aaret er der blevet anlagt en fabrik for konserver i Bizerte. Anlæg af et elektricitetsverk, bestemt for sporravnstrafiken, er blevet paabegyndt.

I aaret er der blevet aabnet for trafik tvende jernbanelinjer, af hvilke den ene forbinder Tunis med den rige Mornagslette, og den anden, hovedsagelig bestemt for transport af fosfat, gaar fra Metlaoni til Sfax; distance 243 kilometer.

Total længden af jernbanenettet udgjorde ved slutningen af aaret 943 kilometer, deraf 333 km. bred- og 610 km. smalsporet. Nye sporveislínjer er blevet anlagt i Tunis.

Havne.

Bizerte. Denne militærhavn, som blev anlagt under skin af at tjene handelen, er nu befundet ikke at svare til den franske marines forøgelse. Følgende forandringer er derfor blevet bestemte, og de forberedende arbejder hertil allerede paabegyndte:

1. Forlængelse i lige linje af den nordre bølgebryder med 200 meter.

2. Anlæg paa 17 à 19 meters dybde og udenfor den nuværende passage mellem bølgebryderne af en anden saadan af 610 meters længde, hvis opgave bliver at hindre den nordøstlige sjø fra at trænge ind i passet og kanalen.

3. Kanalens udvidelse til 200 meters bredde;

4. Opmudring af kanalen og forhavnen paa en overflade af omkring 35 hektar til 10 meters dybde under lav vandstand.

Ovenstaaende arbejder beregnes at ville koste 9 millioner francs.

Sousse. Havnen der aabnedes for skibsfart den 25de april. Den er særdeles bekvem og vel beskyttet af en 670 meter lang bølgebryder; dens dybde er 6.50 meter og fladeindhold 13 hektar. Skibene kan operere ved kai.

Lovgivning.

Blandt den mængde reformer, som indførtes i aaret 1899, kan følgende nævnes:

Nyt havnereglement for Tunis, La Goulette, kanalen mellem disse steder og deres havneomraader. (Dekret af 10de marts.)

Nyt reglement for og nye afgifter ved havnen i Sousse udfærdigedes ved dekret af 16de april.

Ved dekret af 20de mai udfærdigedes forskrifter om skibsmanifest og angaaende skibsføreres pligt til at aflevere saadant og gaves told- og visse andre tjenestemænd ret til paa visse vilkaar at visitere fartøier og vedtage andre foranstaltninger for at opdage og hindre eventuelle smuglingsforsøg.

Nye skibsafgifter i Bizerte bestemtes at skulle gjælde fra 1ste oktober 1899.

Konventionen i Paris af 20de marts 1883 om international beskyttelse for den industrielle eiendomsret udstraktes til Tunisien. (Dekret af 8de august.)

Bugseringshjælp i Sfax indrettedes provisorisk og forsøgsvis ved dekret af 3dje december.

Tillægsakt og deklaration til konventionen i Bern af 9de september 1886 angaaende beskyttelse for literære og kunstneriske frembringelser udstraktes til Tunisien. (Dekret af 21de december).

Følgende norske og svenske firmaer er etablerede i Tunisien:

Henriksen & Larsen, trælastforretning,	adresse	Sfax,
Batt & Ellefsen,	do.	Tunis,
Succursale d'Essvik,	do.	—
Tom Heurlin,	do.	—
Otto Minck, agentur,	—	—

Til beskyttelse for den industrielle eiendomsret fungerer i Tunisien et patentbureau, som udfærdiger patenter for 5, 10 eller 15 aar. Afgiften for et saadant er 60 francs pr. aar. I 1899 udfærdigedes patenter for 54 opfindelser. Indregistrering af handels- og fabrikmerker kan ogsaa erholdes.

Sundhedstilstanden har i aaret været god, foranstaltninger til beskyttelse mod pesten er vedtaget overfor visse lande. Som følge af pestens tilsynkomst har ogsaa i dette aar pilegrimsfærderne til Mekka været forbudt.

Guayaquil.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Ed. Rickert.

Kun et norsk fartøj nemlig bark „Oxø“ dr. 478 tons anløb havnen i 1899.

Saa vel import- som exporthandelen har i aaret givet et godt resultat; særlig gjælder dette exporten, da kakaohøsten har været meget rigelig. Desværre kan jeg ikke medsende denne beretning statistiske opgaver, da hele det statistiske materiale er ødelagt ved en ildsvaade, hvorved hele det kvartal, hvori de statistiske kontorer befandt sig, brændte ned. Af kakao exporteredes der i aaret ialt fra Ecuador 27 703 545 kg., hvoraf fra Guayaquil over 24 millioner kg.; heraf gik til Frankrige næsten 11 mill., til Tyskland 4.8 mill., til Spanien 2.8 mill., til England 2.7 og til de forenede stater 2 mill. kg.

Sidste kongres har vedtaget en ny toldlov, der traadte i kraft 1ste januar 1900. Foruden den nye toldtarif har kongressen vedtaget bl. a. følgende nye afgifter: 20 centavos pr. registerton af alle ankomende skibe til Junta de Sanidad; en centavo pr. kg. af importeret tømmer til brandvæsenet; 50 pct. tillæg til de gjældende havneafgifter til Junta de Sanidad.

Over den nye havn Puerto Bolivar i bugten ved Guayaquil er der blevet exporteret 11 400 kg. mangrovebark til garvning, 16 644 kg. huder, 20 660 kg. kaffe, 2 198 kg. kautschuk og 1 211 674 kg. kakao. Det ser ud til, at hele produktionen fra Provincia del Oro lidt efter lidt kommer til at blive udskibet over Puerto Bolivar.

Som følge af den sterkt nedadgaaende tendens i forretningerne paa alle verdens kaffemarkeder er kaffe blevet en saa ugunstig artikel for planteren,

at han har seet sig nødsaget til at nedlægge kaffeplantagerne i flere distrikter, da udbyttet af avlingen ikke dækker udgifterne ved dyrkningen.

Skibsfarten paa Guayaquil gaar stadig fremad aar for aar som følge af den stigende vareimport. Kun et norsk skib anløb som nævnt havnen i aarets løb, medens intet svensk skib viste sig her.

Paa industriens omraade er der ingen fremgang at merke.

Veiene her i landet er fremdeles meget slette; de, som findes, udbedres ikke, og nye anlægges ikke.

Ingen indvandring foregik i aaret.

Handelstraktaten med Chile er endnu ikke blevet godkendt af den chilenske regering; det er saaledes at antage, at denne traktat ikke vil blive sat ikraft.

De udenlandske brandassurance-selskaber, der er repræsenteret her, gjør gode forretninger som følge af den enorme aarlige præmie af 4—8 pct. I aaret 1899 tegnedes der i Guayaquil forsikringer til et beløb af sucres 12 048 160.80 eller mk. 24 096 321.60; herfor beregnede de udenlandske selskaber sig en samlet præmie af sucres 618 517.34 eller mk. 1 237 034.68.

Ingen nye banker eller aktieselskaber dannedes i aaret; de tidligere oprettede banker og selskaber uddelte i 1899 følgende dividender: Banco del Ecuador 15 pct., Banco Commercial y Agrícola 15 pct., Banco de Crédito Hipotecario 11 pct., Banco Territorial 10 pct., Tramway Company 18 pct., Gas Company 12 pct.

Kursen var fast i hele aaret; £ 20. 0. 0 = sucres 200, fr. 500 = s. 198, m. 400 = s. 196. Kontantbeholdningen i nye ecuadorske guldmynter (condores, en condor = 10 sucres = £ 1. 0. 0) var 100 000 condores. Ifølge en lov af 1898 er guldmyntfod indført fra 4de november 1900.

Valparaiso.

Aarsberetning for 1898 og 1899 fra generalkonsul Bruno Mohr.

Af norske skibe ankom i 1899 til hovedstationen 3 seilskibe dr. 3 496 tons med ladning af kul og kopra; af disse afgik to dr. 3 077 tons med ladning af stykgods og kul, et dr. 419 tons og et fra 1898 overliggende dr. 544 tons afgik i ballast.

Til Antofagasta ankom med kulladning to norske seilskibe dr. 2 833 tons, hvoraf et dr. 1 489 tons afgik med ladning af kul, medens det

andet afgik i ballast. Til Iquique ankom med kulladning et norsk seilskib dr. 2 108 tons og i ballast to norske seilskibe dr. 2 841 tons; samtlige disse 3 skibe dr. tilsammen 4 949 tons afgik med ladning af salpeter.

For ordre og proviantering ankom til Valparaiso 3 norske skibe dr. 5 223 tons og til Coronel et norsk dampskib dr. 1 899 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe i Valparaiso £ 14. 1. 4, i Antofagasta £ 9. 18. 2 og i Iquique £ 17. 16. 1.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til konsulatdistriktet.

H a n d e l o g s k i b s f a r t. Exporten af salpeter tiltager for hvert aar. Allerede i 1899 blev der udskibet 30 millioner kvintaler (à 46 kg.); for iaar (1900) turde exporten endnu tiltage med 2 millioner kvintaler. Fragterne for salpeter, der for tiden er 32 sh. 6 d pr. ton, maa ansees som meget gode. Gjennemsnitsfragten kan ikke regnes høiere end 25 sh. pr. ton. Det er en lønnende forretning for norske og svenske skibe, dog kun jern- og staalskibe, at bringe kul fra Australien til Chiles kyster og derefter at indlade salpeter til Europa eller til Amerikas forenede stater. Træskibe antages ikke til salpeter.

Foranstaltninger i havnene til losning og lastning er gennemgaaende afpasset efter nutidens fordringer, da alt maa gaa hurtigt, i nogle havne, f. eks. Iquique og Caleta Buena, endog i fortrinlig grad. For skibe, som losses i Valparaiso eller i Chiles sydlige havne og afseiler befragtet til salpeterhavne, er stedse en lønnende kystfragt, f. eks. af presset hø eller byg at erholde istedetfor at indtage kostbar og uren ballast.

I m p o r t e n af norske varer er ualmindelig liden. Stokfisk (bacalao) bliver endnu i ringe kvantiteter indført over Hamburg, men man begynder allerede her paa kysterne at skjænke fiskeopdræt og fiskefangst større opmærksomhed, saa at ogsaa denne artikel snart ved prohibitiv told vil blive fortrængt af de indenlandske fabrikater. Paa øen Juan Fernandez, sydvestlig for Valparaiso, eksisterer allerede en fiskekonserverfabrik og en anden i Calbuco paa øen Chiloe i det sydlige Chile.

Bygningstræ bliver bragt fra det sydlige Chile, hvor der endnu findes umaadelige skogstrækninger med gavntræer, og importen indskrænker sig udelukkende til Oregon pine fra Port Townsend, Vancouver.

K o l o n i s a t i o n. Det sydlige Chile egner sig utvilsomt meget for norske kolonister, da kysternes beskaffenhed og klimabet er meget lig Norges. Men saalænge den chilenske regering ikke er istand til at yde den indvandrede fremmede fuld beskyttelse for liv og lemmer, kan der ikke være at tænke paa en for begge parter lønnende indvandring.

E x p o r t o g f i n a n s e r. Chiles finansstilling maa for øieblikket kaldes meget god. Salpeterindustrien er blomstrende, og udførselstolden af denne artikel sikrer staten en aarlig indtægt af mere end 50 millioner dollars (à 18 d).

Den vedvarende gode kobberpris i London, £ 75, har formaaet atter at gjøre gamle paa grund af lave priser forsømte kobberminer hersteds produktions-

dygtige. En mængde foretagender til udnyttelse af Chiles umaadelige kobberleier er i den senere tid blevet sat igang, hovedsagelig med europæisk kapital, og om andre føres der endnu underhandlinger. Exporten af kobber turde derfor i løbet af dette aar vise en meget bemærkelig tilvekst, da flere af de nye foretagender allerede producerer. Regjeringen har hidtil ikke opkrævet nogen udførselstold af denne artikel.

Den tiltagende export til høje priser letter betydelig Chiles vekselmarked, saa at vekselkursen 16 $\frac{1}{2}$ d kun undergaar smaa fluktuationer selv under den gjældende papirmyntfod, og at gjenindførelsen af guldmyntfod à 18 d for aaret 1902 under de ovennævnte to hovedartiklers gode stilling er at betragte som sikret.

Exporten af hvede og andre kornarter har ogsaa i de to sidste aar været meget ringe. Daarlig høst, som følge af uveir og manglende rationel bearbejdelse af markerne, har været aarsagen hertil.

Chiles internationale forhold til andre lande maa kaldes gode. Grænespørgsmaalet med Argentina bliver ordnet ved en engelsk voldgiftsret. De endnu svævende tvistigheder med Peru og Bolivia er paa bedste vei til at opnaa en endelig ordning.

Paris.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Gustaf Nordling,

dateret 31te oktober 1900.

I aaret 1899 har arbejds- og byggevirksomheden i Paris været særdeles livlig som følge af arbeidet med verdensudstillingens afslutning samt fuldførelsen af den underjordiske jernbane „Le Métropolitain“. Disse to kolossale foretagender har naturligvis konsumeret enorme kvantiteter af trælast og jern, hvoraf sikkerlig en meget stor del er kommet fra de forenede riger, idet mindste hvad trælast angaar.

Det er ikke muligt nu at opgive, hvor store kvantiteter af disse produkter er blevet anvendt ved udstillingen, idet ingen statistik endnu findes i denne henseende.

Hvad den underjordiske jernbane angaar, blev 12 km. deraf færdige i løbet af 1899, skjønt ikke aabnet for almindelig trafik. Deputeretkammeret havde voteret 37 millioner for den første linje, hvis længde er 14 km., og den skulde have været færdig for trafik til udstillingens aabning, hvilket den imidlertid ikke blev. Videre har kammeret tilstedt optagelse af et laan paa 165 millioner til bygning af hele nettet 64 km., og dette arbejde er nu i fuld gang. Den hidtil fuldførte del har kostet 2 650 000 francs pr. km. og har konsumeret 10 200 tons jern og staal samt omkring 23 000 kbm. trævarer. Hele arbeidet er udført ved gravning under jorden for ikke at medføre stansning i trafikken.

Hvad angaar forbruget af specielt svenske og norske varer i Paris, er det umuligt at erholde nøjagtige opgaver derover, da Paris' indførselsstatistik over varer, som er underkastet akcise (octroi) nemlig fødemidler, kul og ved, samt bygningsmaterialier, ikke grupperer disse efter produktionsstedet.

Af den nylig udkomne toldstatistik for hele Frankrige fremgaar dog, at totalværdien af indførte svenske og norske varer er steget betydelig i 1899. Denne stigning turde dog kanske for en stor del skrive sig fra forhøiede priser paa trælast og jern, men dog ogsaa fra større indførsel paa grund af øget konsumtion.

Værdien af indførselen fra Sverige i aaret 1899 var fr. 70 406 000 mod fr. 60 814 000 i aaret 1898.

I dette beløb indgaar:

Trævarer	med fr. 55 112 000
Træmasse	” ” 6 172 000
Jern- og staalvarer	” ” 4 497 000
Zinkmalm	” ” 1 222 000

Exporten fra Frankrige til Sverige i samme aar opgaar til fr. 11 804 000 mod 11 537 000 i aaret 1898, hvoraf

Brændevin, likører og spritvarer fr.	2 144 000
Vine	” 2 007 000
Uraffineret sukker	” 548 500

Norges export til Frankrige beløber sig i aaret 1899 til fr. 26 166 165 mod fr. 24 445 000 i aaret 1898, hvoraf

Træmasse	fr. 15 344 000
Trævarer	” 4 637 000
Hvalfiskben	” 1 765 000
Is	” 1 600 000

Importen til Norge fra Frankrige var i 1899 fr. 7 935 000 mod fr. 6 672 000 i aaret 1898, hvoraf

Brændevin, likører og andre spritvarer fr.	1 235 000
Vine	” 1 011 000
Fartøier	” 1 037 000

Trævarer har i aaret 1899 betinget meget høie priser og været i stadigt stigende. Man kan næsten være bange for, at de simplere kvaliteter er gaaet for høit op, thi denne hausse har fremkaldt konkurrence, særlig i Paris, af varer fra Østerrige og Bosnien, hvorfra der er ankommet til Rouen flere ladninger, som er blevet anvendt til de provisoriske huse paa udstillingen. Træet er vistnok daarligere og løsere end nordisk træ, men friskt og skarpkantet samt billigere end den tarveligste plankekvalitet, som skibes fra Sverige.

Efter hvad jeg har kunnet erfare, er importen og konsumen af norsk is aftaget i Paris, dels fordi den er for dyr — man foretrækker at tage den fra Schweiz, hvorfra man faar den pr. wagonlast — dels ogsaa fordi en ny meget stor fabrik for tilvirkning af kunstig is er blevet oprettet.

Noteringerne paa norske værdipapirer paa den herværende børs har i aaret 1899 været følgende:

		1ste kvartal.		2det kvartal.		3dje kvartal.		4de kvartal.	
		Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
3	pct. 1886	96 $\frac{3}{1}$	95.75 $\frac{11}{1}$	93 $\frac{10}{4}$	91 $\frac{28}{4}$	92.60 $\frac{5}{7}$	89 $\frac{25}{9}$	89 $\frac{4}{10}$	84 $\frac{12}{12}$
3	„ 1888	99 $\frac{13}{1}$	95 $\frac{20}{2}$	94.90 $\frac{11}{4}$	87.75 $\frac{27}{5}$	92.15 $\frac{19}{7}$	86.60 $\frac{8}{9}$	90 $\frac{17}{11}$	88 $\frac{11}{10}$
3 $\frac{1}{2}$	„ 1894	105 $\frac{10}{2}$	102.10 $\frac{17}{1}$	104.15 $\frac{10}{4}$	99.50 $\frac{27}{4}$	102.60 $\frac{26}{9}$	99.85 $\frac{4}{9}$	102.25 $\frac{2}{10}$	96 $\frac{22}{11}$
3 $\frac{1}{2}$	„ 1895	100.60 $\frac{2}{1}$	94 $\frac{30}{3}$	99 $\frac{24}{4}$	95 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{10}{8}$	97.50 $\frac{4}{9}$	97.50 $\frac{6}{10}$	96 $\frac{11}{11}$
3	„ 1896	97.10 $\frac{24}{1}$	91.30 $\frac{7}{3}$	93.55 $\frac{14}{4}$	89 $\frac{16}{6}$	90 $\frac{27}{7}$	85.50 $\frac{11}{8}$	89 $\frac{10}{10}$	82.50 $\frac{20}{12}$
3 $\frac{1}{2}$	„ 1898	—	—	—	—	—	—	95 $\frac{29}{12}$	94.50 $\frac{29}{12}$

Ifølge opgave fra politipræfektoret var dersteds indskrevne som i Paris bosatte 1 356 svenske og 489 nordmænd.

I aaret er ved generalkonsulatets forsyrg paa den herværende understøttelsesforenings bekostning hjemsendt 23 svensker og nordmænd.

I aaret 1899 er til konsulatet ankommet 384 skrivelser og udgaaet 395 samt udfærdiget 278 attester og legalisationer.

Konsulatets tid optages mere og mere dels af reisende og her bosatte landsmænd, som tiltrænger bistand og raad, dels af end mere med at skaffe oplysninger til besvarelse af indløbne forespørgsler. Jeg kan sige, at i gennemsnit 6 personer om dagen har besøgt konsulatet, samt at en person har 4 timers arbejde om dagen med konsulatforretningernes expederung.

Madras.

Af norske skibe ankom i 1899 til Madras kun 2 dampskibe dr. henholdsvis 760 og 2 075 tons; sidstnævnte, der gik i fart paa Calcutta med kul, anløb imidlertid Madras 7 gange, hvorved der saaledes fremkommer et antal af 8 anløb af norske skibe og en samlet drægtighed af 15 285 tons.

Erlagte konsulatafgifter rs. 258. 10. 4 eller £ 17. 3. 4.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til Madras.

Kjøbenhavn.

Med skrivelse af 28de december 1900 har generalkonsulatet i Kjøbenhavn indsendt følgende uddrag af den i Danmark nylig udkomne statistik vedkommende Danmarks vareindførsel og udførsel i aaret 1899:

Hovedsummerne for værdien af vareomsætningen med udlandet havde 1899 følgende størrelse:

Samlet indførselsværdi	492.1 mill. kroner
„ udførselsværdi	364.5 —
Merindførsel	127.6 —

Til forbrug indgaaede fremmede varer	399.8 mill. kroner
Udførte indenlandske varer	270.1 —
Underskud	129.7 —

Underskuddet var i 1898	128.8 mill. kroner
1897	82.4 —
1896	100 —
1891—95 } samlet {	84.7 —
1886—90 } værdi {	74.4 —
1881—85 } {	79.7 —
1876—80 } {	43.6 —

Man fremhæver her særlig, at disse underskud naturligvis ikke kan angive totalresultatet af hele værdiomsætningen mellem Danmark og udlandet. Interessen ved opgaverne over „handelsbalancen“ knytter sig da væsentligst til bevægelsen i underskuddet fra aar til andet. Underskuddets stadige forøgelse skyldes ikke blot forøget import, men ogsaa prisstigninger ved en række ar-

tikler, der ikke er blevet opveiet ved en tilsvarende forøgelse i udførselsværdien, skjønt ogsaa denne har vist sterk stigning i det sidste aar.

Gaar man saa til oplysningerne over den samlede varetransport over grænserne, da omfattede den i 1899 11.5 milliarder pund (= $5\frac{3}{4}$ mill. veggtons) eller 395 mill. pund mere end i 1898, d. e. en stigning paa 3.6 procent. Værdistigningen var langt sterkere, omtrent 68 mill. kroner eller 8.6 procent. Forholdet skyldes dels høiere priser paa en del vigtigere varer, dels forholdsvis mindre indførsel af adskillige grove, prisbilligere varer, især bygningsmaterialier o. l. i 1899 end i 1898, medens der omvendt har været sterk stigning i kvantum for ind- og udførte kostbarere varer, navnlig husdyrprodukter. Fra 1876—1880 gjennemsnitlig til 1899 steg omsætningens vægt fra 4 041 til 11 504 mill. pund, ca. 185 pct., men værdien kun med 123 pct.

Opgangen i vegten, særlig for varer indgaaede til forbrug, var i 1899 ca. 300 mill. pund, der hovedsagelig kom af en forøgelse af forbrugsvegten for nedenanførte varer samtidig med en formindskelse for nedenfor ligeledes anførte vareposter, nemlig:

Vegtopgang for „indgaaet til forbrug“ fra 1898 til 1899:

Madvarer af landbrugets husdyr 6 mill. pd., kornvarer 50 mill. pd., foderstoffer, frø til udsæd, 80 mill. pd., stoffer til oljepresning 11 mill. pd., sukker af sirup 23 mill. pd., stenolje 7 mill. pd., skjerver, kalksten, andre stensorter 21 mill. pd., stenkul, koks m. m. 349 mill. pd., metaller og metalvarer (ikke jernbaneskiner) 33 mill. pd., tils. 580 mill. pd.

Vegtnedgang fra 1898 til 1899:

Tømmer og træ 99 mill. pd., brændevæd 14 mill. pd., træmasse 6 mill. pd., jord og ler 11 mill. pd., cement 20 mill. pd., skifer 15 mill. pd., mursten 45 mill. pd., jernbaneskiner 19 mill. pd., skibe 7 mill. pd., is 44 mill. pd., tils. 280 mill. pd.

Nedgangen rammer altsaa de grove varer til bygningsbrug og turde bero paa lockouten.

Vegtopgangen for udførte indenlandske varer fra 1898 til 1899 viser følgende tal for nedenanførte varer:

Heste og kjoer, beregnet 5 mill. pd., fedevareer 44 mill. pd., uberedede skind og huder 2 mill. pd., fisk 7 mill. pd., uformalet korn 7 mill. pd., jord og ler, sten 79 mill. pd., mursten 11 mill. pd., raa metaller 14 mill. pd., skibe 6 mill. pd., affaldsstoffer 5 mill. pd., tils. 180 mill. pd.

Beskaffenheden af udførselen af indenlandske varer er af interesse at se. Ikke mindre end 77.9 pct. deraf udgjøres af madvarer af dyr. Levende dyr kommer dernæst med 7.2 pct., saa kornvarer, have- og markvekster med 3.4 pct. samt haar, ben, fjær, skind m. m. 3.3 pct. Ingen af de øvrige vareposter naaar over 1.3 pct.

I „indgaaet til forbrug“ er den forreste post kornvarer, have- og markvekster med 16.7 pct., saa mineraler med 10 pct., metaller med 9.7 pct., manufakturvarer af spindestofte med 9.5 pct. o. s. v.

Danmarks betydning som transitland viser sig forøget. Transitomsætningen omfattede i den udgaaende trafik 933 mill. pund til værdi af 94.4 mill. kroner, d. e. en stigning fra 1898 med 68 mill. pund i vegt og 6.6 mill. kroner i værdi. Vegtstigningen skyldes især et forøget salg af stenkul, navnlig til skibsbrug (stigning 61 mill. pund). Stigningen falder videre med 12 mill. pund paa foderstofte (klid og oljekager). Mindsket er transiten af mais med 15 mill. pund og af hvede med 10 mill. pund. Ogsaa transiten af smør er aftaget i 1899.

Stenkul ansees ligesom korn- og foderstoffene at have været gjenstand for virkelige transitforretninger, men ellers er tallene for de varer, der har havt at gøre med dansk handel, regnede sammen med de betydelige kvanta, der kun ved dampskibseilighed eller af andre transporthensyn passerer Danmark.

Af særlig interesse er den nærmere redegjørelse, der er meddelt vedrørende forskellige særlige omraader af vareomsætningen, navnlig da landbrugsvarerne.

I omsætningen af disse varer har der vist sig

i 1899 et overskud af	112.5 mill. kroner	
- 1898 „ — „	101.8	—
- 1897 „ — „	107.9	—
- 1896 „ — „	106.6	—
- 1891—95 (gjennemsnitlig) . .	95.4	—

Stigningen i udførselsværdien for smør er ganske overordentlig. Værdien udgjorde nemlig i 1899 119 mill. kroner, i 1898 108.6 og i 1897 96.8 mill. kroner, en aarlig stigning altsaa af 10 millioner fra 1898 til 1899 og af 12 millioner fra 1897 til 1898. I 1898 beroede stigningen udelukkende paa det forøgede kvantum, der exporteredes, men i 1899 skyldes den overveiende smørprisernes stigning. I intet aar efter 1884 har prisen været høiere, pr. pund ($\frac{1}{2}$ kilo) 96.7 øre, i 1898 var prisen 89 øre, i 1894 85 øre, i 1892 95.5, i 1886 82.5 og i 1884 95.3 øre.

Af fremmed smør var indgaaet til forbrug 12.9 mill. pund og udført 21.2 mill. pund, hvilket for forbruget er en forøgelse paa 3.1 mill. pund og for udførselens vedkommende en formindskelse af 2.7 mill. pund.

Udførselen af indenlandske eg har som bekjendt taget et betydeligt opsving; i 1884 udførtes der 3.6 mill. snes, i 1898 13.2 mill. og i 1899 15.1 mill. snes.

Hamburg.

Ifølge indberetning fra generalkonsulatet i Hamburg er der mellem Nor
og distriktets vicekonsulsstationer i 1899 foregaaet følgende vareomsætning:

Import fra Norge:

Til Altona ialt 4 076 415 kg.,

hvoraf:

Feltspat	250 000 kg.
Bygnings- og gavntømmer	506 350 "
Furubord	240 000 "
Sild, fersk	90 000 "
Is	2 990 000 "

Til Cuxhaven ialt 500 000 kg. gadesten.

Til Harburg ialt 2 167 000 kg.

hvoraf:

Gadesten	1 555 000 kg.
Ildfast sten	402 000 "
Furubord	610 000 "

Export til Norge:

Fra Altona ialt 948 324 kg.

hvoraf:

Portland cement	875 891 kg.
Stenkul	70 000 "

Fra Cuxhaven har ingen export fundet sted til Norge.

Fra Harburg ialt 1 681 715 kg.

hvoraf:

Cement	792 000 kg.
Oljekager	125 000 "
Ler	122 000 "
Salt	98 250 "

Harpix	85 660 kg.
Stykgods	123 470 „
Stenkul	270 000 „
Koks	65 280 „

Aden.

Af norske skibe ankom i 1899 til Aden fra fremmede lande med ladning 9 dampskibe dr. 15 658 tons og i ballast 1 do. dr. 1 203 tons, tilsammen 10 dampskibe dr. 16 861 tons, hvilke samtlige afgik til fremmede lande med ladning. 6 af disse skibe anløb alene for at indtage bunkerkul, et for proviant.

Erlagte konsulatafgifter kr. 278.46.

Ingen svenske skibe ankom i aaret til Aden.

Belize, britisk Honduras.

Af norske skibe ankom i 1899 til Belize 49 dr. 21 764 tons, samtlige i ballast, deraf 22 dampskibe dr. 12 506 tons og 27 seilskibe dr. 9 258 tons. Der afgik med ladning 49 norske skibe dr. 24 251 tons, deraf 22 dampskibe dr. 12 506 tons og 27 seilskibe dr. 11 745 tons. Ladningerne bestod af frugt, mahogny, logwood og transitvarer. Bruttofragter for afgaaede skibe \$ 344 925.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

Et svensk seilskib dr. 318 tons ankom i 1899 til Belize.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe \$ 310.58, af det svenske \$ 5.41.

Pointe à Pitre, Guadeloupe.

Af norske skibe ankom i 1899 til hovedstationen fra fremmede lande med ladning 15 dr. 13 858 tons, deraf dampskibe 11 dr. 12 083 tons og seilskibe 4 dr. 1 775 tons, til distriktet forøvrigt ingen. I ballast ankom fra fremmede lande til konsulatdistriktet 5 norske skibe dr. 1 625 tons, samtlige

seilskibe; deraf til hovedstationen 3 dr. 989 tons og til distriktet forøvrigt 2 skibe dr. 636 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 16 norske skibe dr. 13 708 tons, deraf fra hovedstationen 14 dr. 13 072 og fra distriktet forøvrigt 2 dr. 636 tons, og i ballast fra hovedstationen 2 norske skibe dr. 907 tons.

Et svensk skib dr. 497 tons ankom i aarets løb til hovedstationen.

For ordre, reparation eller lignende anløb hverken norske eller svenske skibe.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 741.79, ved vicekonsulsstationerne kr. 40.38, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 20.19; af svenske skibe ved hovedstationen kr. 31.56; ialt tilfaldt der saaledes konsulen kr. 793.54. Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 44.00, i svenske sager kr. 2.00; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 10.00.

Melbourne*.)

Konsulatet i Melbourne har paa foranledning indberettet, at ifølge opgaver indhentede fra vedkommende toldmyndigheder ankom der i 1899 til havne inden distriktet, hvor vicekonsul ikke er ansat, 44 norske fartøier dr. 32 699 reg. tons, og afgik 45 fartøier dr. 33 435 reg. tons. Samtlige disse var seilfartøier, og samtlige ankom fra og afgik til havne udenfor Norge. Bruttofragterne for samme kan ansættes gjætningsvis til kr. 90 000.00 for indgaaende og kr. 1 200 000 for udgaaende.

Montevideo.

Af norske skibe ankom i 1899 til Montevideo med ladning 17 dr. 17 528 tons og i ballast 6 dr. 3 543 tons, tilsammen 23 dr. 21 071 tons, deraf dampskibe 3 dr. 4 688 tons; 2 dr. 1 988 tons gjenlaa fra 1898. Af norske skibe afgik fra Montevideo med ladning 9 dr. 7 115 tons og i ballast 13 dr. 12 518 tons, tilsammen 22 dr. 19 633 tons, deraf dampskibe 3 dr. 4 688 tons; 3 dr. 3 426 tons gjenlaa i havnen til aaret 1900.

Til vicekonsulsstationen i Paysandú ankom med ladning 2 norske seilskibe dr. 645 tons, hvilke ogsaa afgik med ladning.

*) Se hefte 4, s. 203.

For ordre, reparation og lignende anløb 4 norske skibe dr. 1 919 tons.

Af svenske skibe ankom 5 dr. 3 329 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i Montevideo kr. 1 231.06, i Paysandú kr. 40.96; af svenske skibe i Montevideo kr. 173.16, i Paysandú kr. 20.95.

Expeditionsafgifter, norske kr. 177.25; svenske kr. 22.00.

Levuka, Fijiøerne.

Af norske skibe ankom i 1899 til Levuka med ladning et seilskib dr. 196 tons og i ballast 4 seilskibe dr. 2 325 tons. Af norske skibe afgik med ladning — kopra — 5 seilskibe dr. 3 024 tons.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til Levuka.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 10. 11. 5. Expeditionsafgifter norske sager £ 0. 3. 3.

San Juan, Puerto Rico.

Af norske skibe ankom i 1899 til San Juan med ladning 9 dr. 6 344 tons og i ballast 1 dr. 1 040 tons, samtlige dampskibe. Af disse afgik med ladning 5 dr. 4 142 tons og i ballast 5 dr. 3 242 tons. Til Ponce ankom i 1899 7 norske dampskibe dr. 3 481 tons, deraf med ladning 5 dr. 1 679 tons og i ballast 2 dr. 1 802 tons, til Mayaguez med ladning 5 norske dampskibe dr. 1 970 tons og til Aguadilla med ladning 2 norske dampskibe dr. 790 tons, til Arecibo ingen.

Ingen svenske skibe ankom i aaret til konsulatdistriktet for ordre eller lignende.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i San Juan \$ 126.55, i Ponce £ 11. 0. 0, i Mayaguez kr. 85.68 og i Aguadilla kr. 24.90.

Odessa.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	3	4 986	3	4 986	1	1 178	4	8 474	5	9 652
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	3	4 986	3	4 986	1	1 178	4	8 474	5	9 652
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	2	1 624	2	1 624	3	4 030	5	8 038	8	12 068
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	2	1 624	2	1 624	3	4 030	5	8 038	8	12 068
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	5	6 610	5	6 610	4	5 208	9	16 512	13	21 720
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	5	9 652	5	9 652	-	-	3	4 986	3	4 986
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	5	9 652	5	9 652	-	-	3	4 986	3	4 986
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	7	11 256	7	11 256	-	-	1	812	1	812
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	7	11 256	7	11 256	-	-	1	812	1	812
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	12	20 908	12	20 908	-	-	4	5 798	4	5 798

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 88 500.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 446 400.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 2 dr. 3 608 tons, til hovedstationen 1 dr. 2 740 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 637.35. ved vicekonsulsstationerne kr. 730.74; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 003.22. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 173.90, ved vicekonsulsstationerne kr. 55.31; heraf tilfaldt konsulen kr. 201.55. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 204.77,

Expeditionsafgifter ved hovedstationen kr. 35.00.

Bridgetown, Barbados.

Af norske skibe ankom i 1899 til Barbados med ladning 26 dr. 24 694 tons og i ballast 79 dr. 42 033 tons. Af norske skibe afgik i 1899 fra Barbados med ladning 22 dr. 23 243 tons og i ballast 81 dr. 43 115 tons.

Akyab.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande i ballast 1 dampskib dr. 2 191 tons, hvilket ogsaa afgik i ballast. For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til distriktet.

Erlagte konsulatafgifter, norske kr. 114.14.

Af ris exporteredes i aaret fra Akyab til Tyskland 38 203 tons, til Belgien 23 238 tons, til Østerrige 44 887 tons, til England 5 110 tons, til Danmark 7 497 tons, til Holland 10 735 tons, til Sverige 5 288 tons, til Italien 1 400 tons, hvortil kommer 4 795 tons med et forlist dampskib, tilsammen 141 153 tons.

Wellington, New Zealand.

Den norske skibsfart i 1898. Til konsulatdistriktet New Zealand ankom i 1898 af norske skibe med ladning 20 dr. 10 032 tons og i ballast 5 dr. 3 553 tons, hvorhos 2 dr. 2 437 tons gjenlaa fra aaret 1897, altsaa ialt ankomne norske skibe 27 dr. 16 022 tons, hvoraf ingen dampskibe. Af disse skibe

afgik med ladning 15 dr. 8 784 tons og i ballast 7 dr. 4 459 tons, medens 5 dr. 2 779 tons gjenlaa til 1899.

Bruttofragter for 19 ankomne norske skibe £ 9 029. 0. 0, for 15 afgaaede £ 13 438. 0. 0.

1 svensk skib dr. 231 tons anløb 3 gange og 1 dr. 469 tons en gang i 1898 havn paa New Zealand.

Den norske skibsfart i 1899. Af norske skibe ankom i 1899 til New Zealand med ladning 25 dr. 11 000 tons, alle seilskibe, deraf til hovedstationen 1 dr. 595 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 24 dr. 10 405 tons; i ballast ankom 5 norske seilskibe dr. 3 807 tons, deraf intet til hovedstationen. Af norske skibe afgik med ladning fra hovedstationen 2 dr. 1 742 tons og fra konsulatdistriktet forøvrigt 22 dr. 10 545 tons, tilsammen 24 dr. 12 287 tons, og i ballast fra konsulatdistriktet forøvrigt 7 dr. 4 121 tons, samtlige seilskibe. Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 183 858.00 og for afgaaede kr. 271 846.00.

For ordre, reparation og lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 4 648 tons, deraf intet til hovedstationen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 117.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 194.00; af svenske skibe ved vicekonsulsstationerne kr. 46.00.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen kr. 84.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 15.00.

Nagasaki.

I 1899 ankom til Nagasaki fra fremmede lande med ladning 10 norske fartøier dr. 8 989 tons, alle dampskibe; i ballast ankom fra fremmede lande 17 norske dampskibe dr. 17 208 tons. Til fremmede lande afgik med ladning 18 norske dampskibe dr. 13 173 tons og i ballast 8 dr. 13 006 tons.

For ordre, reparation etc. anløb 7 norske skibe dr. 11 516 tons.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til distriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 1 016.46. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 276.42, i svenske sager kr. 5.00.

Lima.

Til Callao ankom i 1899 med ladning fra fremmede lande 3 norske seilskibe dr. 2 594 tons; fartøjerne afgik med ladning til fremmede lande. Bruttofragter for ankomne skibe kr. 92 000.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

Ingen svenske fartøjer ankom i 1899 til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 164.75; expeditionsafgifter i norske sager kr. 27.55, i svenske sager kr. 9.00.

Tripoli.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande til Tripoli 4 dampskibe dr. tilsammen 5 563 tons; disse fartøjer ankom i ballast og afgik til havne i Storbritannien med ladning af esparto.

Af svenske skibe ankom ligeledes 4 dampskibe dr. 5 645 tons, hvoraf 3 afgik med ladning af esparto.

For ordre eller reparation anløb hverken norske eller svenske skibe.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 14. 11. 4, af svenske skibe £ 15. 18. 0.

Guatemala.

I aaret 1899 ankom ingen norske eller svenske skibe til havne i republikkerne Guatemala og Salvador.

Til Bluefields, Nicaragua, ankom i 1899 af norske skibe med ladning 110 dr. 39 099 tons og i ballast 1 dr. 2 274 tons, tilsammen 111 dr. 41 373 tons, samtlige dampskibe, hvorhos 2 dr. 841 tons gjenlaa fra 1898. Der afgik med ladning fra Bluefields 112 norske skibe dr. 41 783 tons og i ballast 1 dr. 432 tons, tilsammen 113 norske skibe dr. 42 215 tons, samtlige dampskibe. Erlagte konsulatafgifter U. S. \$ 350.13.

Cagliari.

Den norske skibsfart i 1899.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	1 518	2	1 518	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	1	394	1	633	2	1 027	-	-	1	394	1	394
Sum	1	394	3	2 151	4	2 545	-	-	1	394	1	394
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	1 170	1	1 170	-	-	3	3 152	3	3 152
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	1 170	1	1 170	-	-	3	3 152	3	3 152
Totalsum af ladede												
fartøier	1	394	4	3 321	5	3 715	-	-	4	3 546	4	3 546
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 518	2	1 518
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 518	2	1 518
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	3 152	3	3 152	-	-	1	1 170	1	1 170
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	3	3 152	3	3 152	-	-	1	1 170	1	1 170
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	3	3 152	3	3 152	-	-	3	2 688	3	2 688

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 56 081.81,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 69.768.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Ingen svenske fartøier ankom i aaret til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 121.42,
ved vicekonsulsstationerne kr. 274.44; heraf tilfaldt konsulen kr. 137.22. Ialt
tilfaldt konsulen kr. 258.64.

Expeditionsafgifter ingen.

Mexico.

Den norske skibsfart paa Mexico's konsulatdistrikt i 1899 sees af følgende tabel:

Ankomne skibe.

	Med ladning.		I ballast.		Tilsammen.		Deraf dampsk	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Laguna de Terminos	8	2 434	42	24 639	50	27 073	7	13 292
Tampico	43	70 495	28	27 183	71	97 678	69	97 127
Veracruz	18	19 379	22	15 177	40	34 556	38	33 972
Coatzacoalcos	6	5 859	4	3 817	10	9 676	9	9 105
Progreso	43	43 577	25	29 613	68	73 190	60	70 150
Sum	118	141 744	121	100 429	239	242 173	183	223 646

Afgaaede skibe.

	Med ladning.		I ballast.		Tilsammen.		Deraf dampskibe.		Erlagte konsulat-
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	afgifter i sølv \$
Veracruz	30	22 558	15	16 920	45	39 478	42	38 337	1 264.44
Tampico	32	34 830	41	66 838	73	101 668	71	101 117	3 620.00
Laguna de Terminos	51	27 576	—	—	51	27 576	7	13 292	965.23
Coatzacoalcos	8	7 627	2	2 049	10	9 676	9	9 105	192.92
Progreso	56	58 499	9	12 684	65	71 183	57	68 143	1 859.96
Sum	177	151 090	67	98 491	244	249 581	186	229 994	7 902.55

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 1 dr. 295 tons; erlagt konsulatafgift \$ 10.44.

Af konsulatafgifterne tilfaldt der generalkonsulen halvdelen af de for norske skibe oppebaarne eller \$ 3 951.27 og halvdelen af den for det svenske skib oppebaarne afgift eller \$ 5.22, tilsammen \$ 3 956.49 mexikansk sølv.

Yokohama.

Aarsberetning for 1899 fra konstitueret konsul H. Klingen.

Af norske skibe ankom i 1899 fra fremmede lande til Yokohama med ladning 8 dr. 16 146 tons og i ballast 1 dr. 1 612 tons, alle dampskibe. Af disse afgik med ladning 3 dr. 6 817 tons og i ballast 6 dr. 10 941 tons.

For ordre eller reparation anløb ingen norske skibe.

Erlagte konsulatavgifter kr. 931.11.

Ingen svenske skibe ankom til Yokohama i 1899.

Det forløbne aar har udmerket sig ved den hurtige, vedholdende og verdensomfattende stigning i priserne paa de vigtigste handelsartikler. Disse forhøjede priser har endnu ikke i sin fulde udstrækning havt indflydelse paa værdien af indførselen til Japan paa grund af terminkontraktsystemet, efter hvilket handelen for en saa stor del drives, men de er dog en faktor af adskillig betydning, hvad de værdier angaar, som tolden, især i den sidste halvdel af aaret, udviser.

Da forhøjelsen i priserne har været vedblivende, har følgelig ethvert indkøb faldt gunstigt ud for køberen, og det forløbne aar maa have givet meget tilfredsstillende resultater for alle japanske handlende, der driver forretning med importerede varer.

Aarets handel har saaledes, fra et individuelt synspunkt betragtet, været tilfredsstillende, men totalbilledet udviser, at den tendens til tilbagegang, der blev paavist i beretningen for 1898, fremdeles karakteriserer Japans handel, og at i et aar, hvor handel og industri i verdens betydeligste lande er gaaet fremad med raske skridt, er der en paatagelig nedgang i de grene, som drives af Japan, selv om man tager i betragtning den forskjel, der hidrører fra formindsket indførsel af ris.

Ved at sammenligne statistiken over importhandelen for 1899 med de foregaaende aars, er det nødvendigt at erindre ikke alene den almindelige stigning i priserne, men ogsaa de forandringer, som er fremkommet ved virkningerne af den nye tarif, der traadte i kraft den første dag i aaret. Tidligere blev tolden opkrævet af varernes oprindelige kostende, men efter det nye system opkræves den af værdien af varerne indført til Japan.

Metaller. — stangjern. Den overdrevne import i 1898 havde tilføje en betydelig formindsket handel i 1899, idet importen var 50 pct. mindre i kvantitet og 35 pct. mindre i værdi. Den betydeligste formindskelse fandt sted i løbet af de første 6 maaneder.

Rujern. For første gang paa mange aar viser der sig en nedgang i importen af rujern, idet tallene for dette distrikt er omtrent 5 700 tons mod omtrent 20 000 tons i 1898, medens tallene for hele Japan udgjorde:

i 1896	38 725 tons til en værdi af	739 555 yen
- 1897	43 295 " " — "	934 010 "
- 1898	62 898 " " — "	1 381 442 "
- 1899	27 028 " " — "	965 543 "

I 1897 og 1898 blev kvantiteter af rujern indført fra Amerika, men disse opnaaede ikke nogen livlig afsætning paa grund af kjøbernes fordomme. Beholdningerne er dog blevet realiseret dels til forbrug i Japan og dels ved re-export til de forenede stater, hvor der paa grund af den hurtige værdiforøgelse fandtes et fordelagtigt marked.

I det forløbne aar er rujern blevet indført fra Kina, og kvaliteten siges at stille sig ligesaa fordelagtig som engelsk jerns, medens prisen er lavere. Produktionen af indenlandsk rujern er betydelig forøget, og industrien har været meget fordelagtig for de interesserede.

Plader og blik. Den lokale import udviser en forøgelse mod 1898 af omtrent 40 pct. i mængde, medens værdien er mere end fordoblet.

Galvaniseret fladt og bølgeformet blik. Totalimporten til Japan er forøget med omtrent 30 pct. i kvantitet og omtrent 65 pct. i værdi.

Den forøgede import er ikke mere end tilstrækkelig til at holde skridt med det forøgede behov, men de høje priser, der i de sidst forløbne maaneder har været raadende, har gjort kjøberne tilbageholdne, og beholdningerne er blevet ophobet paa indenlandske hænder.

Traadspiger er blevet indført betydelig udover behovet, idet den lokale import har været 164 980 kegs mod 108 070 kegs, medens totalimporten til Japan var omtrent 389 000 kegs mod omtrent 240 000 kegs i 1898.

Tokio-fabriken fortsætter driften, uagtet den ikke er noget finansielt heldigt foretagende. Naar dennes produktion tages i betragtning, har indførselen i 1899 været omtrent 50 pct. over det virkelige behov, og aaret slutter med faa kjøbere og flauere priser.

Vekselkurserne aabnedes i 1899 den 4de januar med 2 sh. $\frac{5}{8}$ d og 4 maaneders veksler 2 sh. $1\frac{1}{8}$ d, gik pludselig op til 2 sh. $\frac{3}{4}$ d og 2 sh. $1\frac{1}{8}$ d, paa hvilket standpunkt de holdt sig nogenlunde faste til marts, da de faldt til henholdsvis 2 sh. $\frac{1}{2}$ d og 2 sh. $\frac{7}{8}$ d.

I april steg kurserne til 2 sh. $\frac{5}{8}$ d og 2 sh. 1 d, hvori de praktisk talt uden fluktuation holdt sig indtil sidste halvdel af august, da de faldt til 2 sh. $\frac{3}{8}$ d og 2 sh. $\frac{7}{8}$ d, gradvis synkende til aarets slutning, da der opnaaedes 2 sh. $\frac{1}{4}$ d.

Aarets vigtigste karaktertræk var den store udførsel af guld herfra landet baade til britisk Indien og til Amerika.

Opgave over exporten fra Japan til Norge og Sverige i 1899.

Papir, tapeter	y. 1 300.00
Papirservietter	„ 724.00
Andre papirfabrikata	„ 58.00

Overføres y. 2 082.00

	Overført . y.	2 082.00
Bambus, fabrikata af	"	77.00
Bronce	"	4.25
Vifter	"	32.00
Møbler	"	95.20
Glas, fabrikata af	"	14.00
Lakerede varer	"	588.00
Papirlygter	"	253.70
Porcelæn og stentøi	"	6 849.46
Shippoki	"	350.00
Skjærmbrætte	"	60.10
The, grøn	"	385.00
Paraplyer, europæiske	"	3.00
Alle andre artikler	"	1 249.00

y. 12 042.71

Opgave over importen fra Norge og Sverige til Japan
i 1899.

Maskiner, telegrafiske og dele deraf . . y.	111.58
Do., andre " " " . . "	250.68
Revolvere	15.13
Telefoner og dele deraf	1 563.60
Melk, kondenseret	5 651.97
Drikkevarer	22.50
Alle andre fødevarer	461.39
Jern og sveisestaal (mild steel) i barrer og stænger	16 065.04
Staal, andet end sveisestaal, i barrer, stænger og plader	30 627.00
Do., andet	3 627.91
Papir, glaseret, luksus-	2 789.49
Do. til fyrstikker	20 739.02
Do., pakpapir	14 687.65
Do., trykpapir	1 822.20
Do., andet	243.78
Alle andre skrivematerialier	6.25
Glas, fabrikata af	150.30
Træmasse	21 818.00
Alle andre artikler, toldfrie	10.00

y. 120 663.49

Berlin.

Uddrag af aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Ed. Schmidt.

Fiskehandelen.

Fersk fisk. Man naaede op til samme afsætning som foregaaende aar; nogen offentlig statistik over Berlinerfiskehandelen udarbejdes ikke, men efter private meddelelser kan det dog med sikkerhed fastslaaes, at der af levende og død fersk fisk omsattes over 140 000 ctr.

Levende fisk ankommer især fra de brandenburgske vasdrag, Stettiner Haff og dets munding, de forpommerske og mecklenburgske kyster og de inden disse provinser beliggende vasdrag, fra Sachsen og Schlesien samt fra Posen. Aal kommer for den største del fra Sverige, Rusland og Danmark. Gjørs kommer fra Rusland, gjedde fra Rusland og Rumænien, lax fra Amerika, Sverige, Norge, Bornholm og Rusland. Tilførselen fra Tyskland er ubetydelig i sammenligning med sendingerne fra udlandet. Saltvandsfisk kommer hovedsagelig fra Geestemünde, Altona og Hamburg; dog kommer ogsaa ofte danske og norske sendinger. Fersk sild er i aaret hovedsagelig blevet importeret fra England og Sverige.

Berliner-fiskehandelen koncentrerede sig mere og mere i centraludsalgshallen; auktionerne antager øiensynlig stedse større omfang.

Lax. Markedet for tysk lax viser trods livlig efterspørgsel tilbagegang. Efterat man har forsøgt at øge laxebestanden i de tyske vasdrag ved kunstig fiskeopdræt, forsvinder den tyske lax mere og mere fra handelen. Priserne er blevet betydelig forhøiede; men tiltrods herfor udeblev tilførselen. Af amerikansk lax er derimod tilførselen steget. Endel Berlinerfirmaer tager denne lax direkte fra Port Oregon, andre gennem kommissionærer i New York. Til auktion kommer den gennem Hamburger- og danske importører over Hamburg og Kjøbenhavn. Sidstnævnte by forsynede ogsaa Berlinerlaxerøgerierne med amerikansk lax. Ligeoverfor denne vare traadte norsk, svensk, bornholmsk og russisk lax langt tilbage. Priserne paa udenlandsk lax er i aarets løb steget betydelig.

Ørret. Skjønt ørretopdrættet i Tyskland har antaget et betydeligt omfang, er Berliner-konsumenten snarere taget af end steget. Dette kommer til dels af en tilbagegang i varens kvalitet fremkaldt ved uappetitlig, overdreven gjødning, dels ogsaa af konkurrence med saltvandsfisk. Indkjøbspriserne for ørret er gaaet betydelig ned; men ved udsalget har dog de sædvanlige høie priser holdt sig; dette turde ogsaa have bidraget til formindskelsen i konsumenten.

Gjørs. Denne fisk er i Berlin meget godt likt og nyder stor efterspørgsel. Provinserne Brandenburg og Mecklenburg kunde blot for en ringe del imødekomme efterspørgselen efter levende gjørs; i Stettiner-Haff var fisket ligeledes ubetydeligt. I frossen tilstand kommer store sendinger russisk

gjøres over Warschau fra Astrakan og Rostow ved Don til Berlin. Kvaliteten var i sidste aar bedre end i de foregaaende. Den russiske gjørs er blevet meget gouteret, idet tilførselen af tysk gjørs var temmelig knap, og fiskens beskaffenhed maa ansees som udmerket. Omsætningen deraf er vistnok betydelig øget i aaret og beløb sig til mange tusen centner, medens der af tysk gjørs neppe er blevet omsat 1 000 centner; prisen steg ligetil 55 mk. pr. centner; levende gjørs opnaaede en pris af 95 mk. pr. centner.

Stør. Omsætningen af stør er gaaet tilbage, hvilket beror paa størfiskets tilbagegang; engrospriserne steg derfor og dreiede sig i Berlin om 70 pf. for rensat fisk uden hoved. At tilberede kaviar af størrognen ved fiskeleierne viste sig ugjærligt paa grund af fiskernes ukyndighed.

Aal. Berlinerhandelen med aal er mere og mere kommet i hænderne paa et eneste firma. Priserne viste en stigende tendens og beløb sig til 120 mk. pr. centner. Selv for den maadeligste vare betaltes ofte 80 mk. Aalefisket i de tyske vasdrag synes i sammenligning med foregaaende aar at være gaaet tilbage. Deraf er mangelen paa aal ved Berlinerauktionerne at forklare.

Gjedde er for Berlinerkonsumen absolut nødvendig; mindre fisk foretrakkes fremfor den større. Tilførselen af middelsstor gjedde var ofte knap. Russisk og rumænsk gjedde paa is fandt blot ringe afsætning.

Tilførselen af fersk sild var i aaret knap. Fisket var allerede i vaarsæsonen 1899 saavel ved de pommerske som de schleswig-holstenske kyster ubetydeligt, og fangsten betaltes paa stedet saa godt, at man ikke fandt sin fordel i at sælge til Berlin; dette var i endnu højere grad tilfældet i høstsæsonen.

Høstsilden i den vestlige del af Østersjøen egner sig fortræffelig til delikatessberedning. Dette har forretningsmændene i Wien forstaaet at drage fordel af. De lader f. eks. opkjøbe den største del af fangsten ved den pommerske kyst til meget høje priser (4—5 mk. pr. val = 80 stkr.). Berlinermarkedet derimod kræver en vare til mk. 1.50—2.00 pr. val. Højere priser opnaaedes sjelden af kommissionærerne i centralsalgshallen, i hvis hænder forretningen er lagt. Kommissionsforretningen viste sig ikke voxen den opgave at indføre god vare til Berlin og trænger derfor en gennemgribende reform. Til afsenderens disposition stilledes saaledes flere gange god vare, som ved besigtigelse af de sagkyndige erklæredes feilfri; naar den senere solgtes paa auktion, var den naturligvis blevet betydelig daarligere. Ogsaa andre utilregnelige omstændigheder medførte store tab for afsenderne. Importen fra Sverige og Danmark til Tyskland er ogsaa gaaet noget tilbage, og indførselen til Berlin var knapt nævneværdig. Man søgte derfor at hjælpe sig med indførsel af fersk eller let saltet engelsk sild; importen foregik over Altona og overskred foregaaende aars indførsel. Priserne var i forhold til stillingen paa markedet i almindelighed temmelig høje. De varierede mellem 2 og 3 mk. pr. 130 stkr. i Berlin. Knapheden i indførselen af svensk sild lettete ved nyttaarstid 1899—1900 afsætningen af den underlegne Elbsild. Til Berlin indførtes paa denne tid først og fremst sild fra Danzigerbugten. Ogsaa denne vare er af ringere godhed ligesom al sild fra den østlige del af Østersjøen; særlig lader smagen meget tilbage at ønske.

Af Østersjøfisk bør særlig nævnes flyndre; den tilsendte vare var i sin helhed mindre end de foregaaende aar. Af bedre kvalitet var de danske flyndrer. Prisen engros beløb sig til 15—20 pf. pr. skaalpund og holdt sig altsaa ligesaa høi som fjoraarets pris. Hvad Nordsjøfisken angaar, var fangsten af de bedre og finere sorter noget større end foregaaende aar. Desuagtet steg priserne baade for sjøtunge og pigvar.

Med hensyn til kolje kan der ogsaa konstateres en betydelig prisstigning; ofte opnaaede denne fisk en pris af 35 mk. pr. centner, medens prisen ved kysten gennemsnitlig holdt sig i 14—15 mk. Mange forretningsmænd i Geestemünde og Altona sendte derfor varen direkte til Berlinerauktionen. Almenheden har allerede saaledes vænnet sig til saltvandsfisk, at handelen dermed kan regne paa en konstant kundekreds.

Røget fisk. Den for Berliner-markedet vigtigste røgede fisk er sild, saakaldt böckling. Det er allerede under afsnittet fersk sild nævnt, at tilførselen paa grund af den ubetydelige fangst var utilstrækkelig; det samme gjælder om böckling; offerterne var uregelmæssige og smaa. Stralsundervare fandtes sjelden paa stedet, Kieler- og Eckernförde-sild blot i høist utilstrækkelig mængde. Den regelmæssigste leverance effektuerede Berliner-røgerierne, som forsynede sig med fersk vare over Altona fra England og over Swinemünde fra Göteborg.

Efterspørgselen efter røget kolje er blevet stedse livligere; der var tider, da denne sort nød en livligere efterspørgsel end nogen anden røget fisk. Hvad røget flyndre angaar, turde fjoraarets konsumtion være naaet, det samme gjælder røget aal. Ofte importeredes røget makrel, som nød en livlig efterspørgsel. Konsumen af røget, saltet sild gik tilbage; konsumen af røget lax holdt sig paa samme høide som foregaaende aar.

Sild. Allerede slutningen af aaret 1898 havde som følge af tilbagegangen med fisket medført en prisstigning, som ogsaa holdt sig i 1899. De tyske fiskeleier, som dækker omtrent 6.5 pct. af det tyske behov, havde i 1899 en samlet fangst af 72 515 kantjes mod 128 758 kantjes i 1898 og 67 762 i 1897; det dreves i 1899 med 9 dampskibe og 101 loggere. Den største del af silden for Berlinerkonsumen kommer over Stettin, som overhovedet kan opvise den største tyske sildeimport. De høie priser holdt sig til aarets slutning.

Fra de tyske sildefiskeriselskaber er der til den tyske rigsdag indsendt en petition om forhøielse af sildetolden fra 3 til 6 mk. Ved behandlingen af petitionen fattede imidlertid rigsdagen beslutning om overgang til dagsordenen.

Til indkøb af sild gaar hvert aar mellem 30 og 40 millioner mark fra Tyskland til udlandet.

Dresden.

Uddrag af aarsberetning for 1899 fra generalkonsul v. Rosencrantz.

Det økonomiske opsving, til hvis sunde og en længere varighed lovende grundlag generalkonsulatets tidligere beretninger gjentagende har henvist, har ogsaa udstrakt sig til forhen mindre berørte industrigrene, f. eks. tekstilbranchen. Den mægtigt forøgede produktion i kul og jern, ligesom i næsten alle grene af metalindustrien, strækker for tiden neppe til for det mest trængende behov, saa at der foreløbig ingen grund foreligger til frygt for en overproduktion.

Forøgelsen af den tyske nationalvelstand, i hvilken alle klasser af den industridrivende befolkning er blevet delagtige, har ogsaa banet veien for udvidelsen af de oversjøiske interesser og udstukket foretagelsesaanden videre grænser. De af riget i udsigt stillede forholdsregler til beskyttelse af det tyske arbejde og den tyske kapital i fjerne lande vil forhaabentlig stille den hjemlige industri nye lønnende opgaver.

Handel og industri. Samtidig med industriens opsving har ogsaa handelen i kongeriget Sachsen nydt en forøgelse og udvikling, der aldeles ikke maa undervurderes. Ikke mindst er de bestaaende exportforeningers virksomhed at takke for udvidelsen af de oversjøiske forbindelser. Det er generalkonsulen en særlig tilfredsstillelse at kunne konstatere, at for handelsomsætningen mellem Sachsen paa den ene og Norge og Sverige paa den anden side har den af generalkonsulatet saavidt muligt befordrede forbindelse mellem den sachsiske exportforening og de skandinaviske instituter, navnlig exportforeningen i Stockholm, baaret gode frugter paa begge sider af havet.

Bryggeriindustrien har i kongeriget Sachsen taget et mægtigt opsving. Medens i aaret 1888—1889 den samlede ølproduktion kun beløb sig til 3 896 000 hl., har den i aaret 1898—1899 naaet en højde af 4 868 000 hl., er altsaa i løbet af 10 aar tiltaget med næsten en million hektoliter. I samme tidsrum er ligeledes tilvirkningen af undergjæret øl betydelig vokset, nemlig fra 2 015 132 hl. til 3 596 550 hl. (over 1½ million hektoliter mere), medens tilvirkningen af overgjæret øl er gaaet tilbage fra 1 881 635 hl. til 1 271 510 hl. I driftsaaret 1888—1889 er saaledes 52 pct. undergjæret og 48 pct. overgjæret øl blevet opbrygget, i sidste driftsaar 1898—1899 blev derimod kun tilvirket 26 pct. overgjæret og 74 pct. undergjæret øl. Indførselen af bayersk øl er betydelig; derimod er udførselen af sachsisk øl ikke nævneværdig.

Papirfabrikationen har udvist et glædeligt om end moderat opsving, idet den formaaede ved omsætningens forøgelse at udjævne, ja endog betydelig mere end opveie, de forhøiede kulpriser og lønninger, udgifter til materialier, kemikalier og andre forbrugsgjenstande. Meget gode resultater havde de mangeslags og tildels i stort omfang repræsenterede fabrikker for fotografisk papir og øvrige fotografiske artikler, for farvetryk og lignende, at opvise, hvilket i ikke ringe grad skyldes den udstrakte anvendelse af illustrerede brevkort, som nu er kommet paa moden.

I maskinbygningsbranchen holdt det livlige behov sig, saa at det ikke faldt vanskeligt at erholde fuld beskæftigelse for alle forretningsgrene. Salgspriserne kunde overalt efterhaanden forhøies, og følgen var, at, uagtet der delvis maatte arbeides med formindsket fortjeneste, de fleste foretagenders endelige resultat i denne fabrikationsgren formaaede væsentlig at overstige det foregaaende aars. Ogsaa her har forbindelsen med udlandet, navnlig ved fabrikker for værktøimaskiner, tiltaget betydelig, ligesaa ved foretagender, som beskæftiger sig med jernbanebygning og især elektriske waggoner.

Et fornyet betydeligt opsving tog i Sachsen de elektriske byggeforetagender og især aktieelektricitetsværket i Niedersiedlitz ved Dresden, forhen O. L. Kummer & Co., hvis produkter formaaede at skaffe sig afsætning og anerkendelse ikke alene i Tyskland og Europa, men endog i fremmede verdensdele.

Glasfabrikationen, der ligesom i det nærliggende Bøhmen ogsaa i kongeriget Sachsen har et temmelig stort omfang, kunde i lighed med det foregaaende aar udvise et fornyet opsving.

Medens ved slutningen af aaret 1898 Sachsens hele tekstilindustri maatte klage over forretningens tilstand, kan man nu konstatere, at der i denne industrigren i aaret 1899 er foregaaet et fuldstændigt omslag. Omend denne forretning i sin helhed endnu ikke kan betegnes som fuldstændig god, saa er der dog indtraadt en umiskjendelig bedring mod tidligere. Der er ikke alene blevet opnaaet en betydelig prisstigning for samtlige spundne og færdige varer, men der hersker ogsaa i almindelighed en større tillid, saa at interessenterne imødeser det nye aarhundrede med gode forhaabninger.

Skibsfart.

Elbskibsfarten, som fra begyndelsen af januar 1899 indtil 11te februar kun kunde foregaa efter en indskrænket maalestok, kunde allerede sidstnævnte dag igjen blive fuldstændig aabnet og vedvarede til 11te december. Elbens vandstand var nogenlunde gunstig. Dog kom begge de nævnte omstændigheder, tidlig begyndelse og god vandstand, ikke i fuldt maal skibsfarten tilgode, da der, ligesom altid, naar denne uafbrudt kan foregaa, manglede tilstrækkeligt gods, hvorfor fragterne holdt sig paa et lavt standpunkt.

Gadesporveiene i kongeriget Sachsen kan alle fremvise meget tilfredsstillende resultater, hvilket staaer i forbindelse med overgangen fra heste- til elektrisk drivkraft og forstædernes tilknytning til sporveisnettet. I Dresden har saaledes af de to derværende selskaber, det „røde“ og det „gule“, med en aktiekapital paa henholdsvis 5 og 12 millioner mk., det første kunnet forrente sin aktiekapital med 7 pct. og det sidstnævnte for aaret 1899 kunnet uddele en dividende af $8\frac{1}{2}$ pct. til sine aktionærer.

Kvægdriften led meget af den skade, der anrettedes af mule- og kløvesygen.

Leipziger-messerne i aaret 1900.

Uddrag af indberetning fra vicekonsul H. v. Stieglitz.

I sammenligning med 1899 aars messers gunstige forløb har messerne i 1900 bragt et mindre godt resultat. Dette gjælder navnlig om Michaelimessen, der kan betegnes som middelmadig, medens paaskemessen, om end noget mindre tilfredsstillende end forrige aars, dog kan betegnes som taalelig god. Flere uheldige omstændigheder har bidraget til at fremkalde dette resultat, deriblandt de betydelige prisstigninger, som har fundet sted paa de fleste felter, Englands krig i Sydafrika, senere begivenhederne i Kina og endvidere Pariserudstillingen. Antallet af de messebesøgende har vel ikke været mindre end forrige aar, men ved paaskeformessen bemærkede man, at endel amerikanske købere udeblev, og at englænderne var tilbageholdende i sine indkøb. Forøvrigt viser fortegnelsen over købere og sælgere nogen forøgelse mod forrige aar, idet der til Michaeli 1900 havde indfundet sig 6 831 købere og 3 410 sælgere og til paaske 5 330 købere og 3 197 sælgere. For en del skriver dog denne forøgelse i antallet sig vistnok derfra, at flere messebesøgende først i de senere aar har ladet sig indskrive i fortegnelsen, medens de før var tilstede uden at gjøre dette.

Om de enkelte forretningsgrene kan her anføres følgende:

Læder, huder og skind. Den i anden halvdel af 1899 indtraadte gunstige konjunktur paa lædermarkedet gjorde sig ogsaa gjældende ved nyttaarsmessen 1900; nævneværdige prisforhøielser fandt dog kun sted for alungarvet faareskind, hvorefter efterspørgselen var sterkere og forraadet ringere end paa længere tid.

Ogsaa under paaskemessen var forretningerne livlige; prisstigninger fandt dog kun sted paa enkelte felter og i ringe omfang, og samtidig indtraf ogsaa tildels synken i priserne. Til Michaeli var lagrene saa taalelig fulde; efterspørgselen var ialmindelighed normal, og kun i enkelte sorter som svært saalelæder var der flauhed i forretningerne som følge af det tørre veir om sommeren; lettere saalelæder var derimod saa meget mere eftersøgt.

Antallet af besøgende paa lædermessebørsen beløb sig til nyttaar til ca. 500, til paaske 7—800, Michaeli ca. 600.

Raa huder og skind. Forretningerne i raa huder er for forhandlerne faldt temmelig lidet lønnende ud, idet der paa de af slagterne foranstaltede auktioner som følge af gjensidige overbud maatte betales temmelig høie priser, medens læderfabrikanterne ikke kunde følge med i disse, da læderpriserne ikke lod sig sætte op i forhold hertil. Om nyttaarsmessen berettes, at navnlig kalve-, gjede- og hareskind faldt saa dyre i indkøb, at de trods livlig afsætning kun gav liiden fortjeneste. Derimod kunde faareskind sælges med fordel, ligesom ogsaa oksehuder, navnlig lettere, opnaaede gode priser. Til paaske var heste- og faareskind ikke mere saa lette at afsætte og kalveskind fremdeles en daarlig artikel. Til Michaeli blev saavel okse- som kohuder om-

sat til noget lavere priser; hestehuder opnaaede samme priser som før, kalveskind var betydelig vigende i prisen, ligesaa faareskind som følge af de betydelig sunkne uldpriser. Af gjedeskind fandtes meget betydelige forraad, hvorfor kjøberne iagttog stor tilbageholdenhed.

Pelsvarer. Den strenge vinter 1899—1900 havde fremkaldt en større afsætning af pelsvarer og bevirket en stigning i priserne, saa at man gjorde regning paa livlig forretningsrørelse i paaskemessen; naar denne forventning ikke slog ganske til, skrev dette sig fra de for høje priser, navnlig for amerikansk vare, der bevægede kjøberne til at iagttage stor tilbageholdenhed og kun dække det nødvendigste behov.

Ogsaa forretningerne i russernes hovedartikler sølv- og korsræv led under de uforholdsmæssig høje priser. Otter og grævling var livlig efterspurgt; kun virginske ottere og sjøottere var at faa noget billigere.

Under høstmessen forløb handelen med pelsvarer normalt.

Tøj og manufakturvarer. I modsætning til forrige aar frembød nytårsmissen for tøj og uldstofte et lysere billede, idet tilførselen var mindre end ellers og saaledes ikke i saa høj grad overskred efterspørgselen. Der viste sig især god efterspørgsel efter bedre sager, hvoraf f. eks. sort Sagauer-vare gennemsnitlig lod sig sælge til 1 mk. mere pr. meter. Ligeledes var der livlige forretninger i sommerpaletot-stofte af kardet garn og kamgarn, hvorimod forretningen i cheviot var mat; man foretrak stofte i blaaliggraa farver og rudet mønster.

Til paaske forløb forretningerne mindre tilfredsstillende; vistnok var antallet af sælgende fabrikanter atter mindre end før, men der var rigelig vare paa markedet, og efterspørgselen var ikke stor. Køberne var tilbageholdne af hensyn til den allerede tydelig merkbare begyndelse til prisfald paa uld. Købernes forventninger om lavere priser gik i opfyldelse ved Michaelimessen; hertil bidrog foruden yderligere nedgang i uldpriserne ogsaa den usikre politiske situation.

Forretningerne i lin- og bomuldsvarer led under de høje priser paa raamaterialet; omsætningerne opnaaede hverken til paaske eller Michaeli stort omfang, da kjøberne ikke kunde betale de høje priser, der forlangtes, og kun dækkede det mest trængende behov; i den nærmeste fremtid synes imidlertid ikke nogen prisnedsættelse at kunne ventes.

Korte- og galanterivarer. Ligesom i foregaaende aar havde ogsaa paa begge messer af broncevarer Berlinerartikler til 1 og 3 mk. den livligste omsætning; ogsaa i imiteret bronce, som blev forarbejdet til smaa nips-gjenstande, fandt større omsætninger sted. En nyhed var til Michaeli gjenstande af centenarguld, en sammensætning af mat guld og sølv i smukke modeller. I Wienerkortevarer var forretningerne paa begge messer svagere end ellers; i Pariserartikler taalelig gode. I celluloidvarer opnaaedes paa begge messer gode omsætninger; en nyhed var til paaske lommeknivetuier af celluloid.

Trævarer. Små luksusbøbler af træ samt zirmøbler af rør og træ opnaaede til paaske god omsætning. Af serveringsbretter foretrak man træ-

bretter med metalhaandtag. En nyhed var til paaske arabiske møbler af snitverk og indlagt med perlemoder. Til Michaeli udgjorde zirmøbler af træmasse i forbindelse med imiteret presset læderarbejde en nyhed, endvidere satintræartikler med indbrændte tegninger.

Glasvarer. Paaskemesseforretningen i denne branche betegnes som livlig og i almindelighed tilfredsstillende. Særlig foregik der store omsætninger i billige varer, men ogsaa i luksusglassager var forretningerne livlige. Nye var gulddekorerede vinkalke, femkantede blomstervaser med farvede forzringer m. m. De bekjendte Gallé-glas har allerede fundet en efterligner i et fransk firma, som fremstiller opaliserende zirglas med trefarvet transparente emaljedekorationer, som er meget effektfulde og billigere end de ægte Gallé-glas. Til Michaeli var forretningerne i almindelighed roligere, men dog taalelig gode. Tilbudet var noksaa stort; der var ogsaa nogle nye firmaer fra Frankrige, Belgien og Italien paa markedet.

Den keramiske branche er den, i hvilken opsvinget paa Leipzigermesserne bedst viser sig. Ved paaskemessen var antallet af udstillende fabrikanter atter steget, og deriblandt fandtes ikke blot nye firmaer, men ogsaa ældre saadanne, som hidtil ikke har sendt sine varer til Leipzigermessen; ogsaa antallet af købere udviste en stigning. Naar enderesultatet alligevel ikke var saa godt som paa forrige aars paaskemesse, skyldtes dette vel dels de indtraadte prisforhøielser, dels den nær forestaaende Pariserudstilling.

Papirmessen fandt sted i „Reichshof“, og omsætningerne til paaske var i almindelighed tilfredsstillende, navnlig for indlandsforretningerne, medens exportordrene var noget mattere. Der var stor tilgang paa forskellige slags brevkort med prospekter samt albums. Til Michaeli var forretningerne ikke særlig livlige; købelysten led under den indtraadte prisstigning.

Terminerne for messerne i aaret 1901 er:

Nytaarsmessen 3dje—16de januar, paaskeformessen 4de—16de marts, paaskemessen 14de april—5te mai, Michaelimessen 25de august—15de september.

Hannover.

Uddrag af aarsberetning for 1899 fra generalkonsul Bernhard Caspar.

Sildefisket har i de sidste to aar i Tyskland gjort et mægtigt skridt fremad; i Emden, Elsfleth, Vegesack, i provinsen Hannover har der dannet sig nye selskaber, som med talrige seilloggere lægger sig efter fangsten af denne som folkenæring saa vigtige fisk. Hvis udviklingen af det tyske sildefiske vedbliver at gaa fremad med samme hurtighed som hidtil, er det tidspunkt ikke længer saa altfor fjernt, da Tyskland med sine egne skibe vil kunne dække sit behov. I det forløbne aar slog man i sildefisket ind paa nye baner, idet der i Geestemünde dannede sig et aktieselskab med en kapital paa 2 millioner mark, som

vilde drive fangst med dampskibe istedetfor med de hidtil sedvanlige seilskibe. Det næstforegaaende aars sæson, som kun for en liden del kunde blive udnyttet, gav endnu ikke noget sikkert holdepunkt til bedømmelse af, om den nye fangstmetode var rentabel. Nu da den første fuldt udnyttede sæson er tilende, lader der sig trække bestemte slutninger, og disse gaar i retning af, at sildefiske med dampskibe vil have en god fremtid for sig. Dampskibene er seilfartøjerne overlegne deri, at de hurtigt kan følge sildestimene i alle retninger, og at ud- og hjemreisen fra fangstpladsene kræver betydelig mindre tid. Hertil kommer endnu væsentlig i betragtning den omstændighed, at dampskibene i maanederne december til mai kan reise paa fiske, medens seilskibene maa lægge op.

Rigsregjeringen og ligeledes de i skibsfarten interesserede enkeltstatsregjeringer lader sig det være magtpaaliggende at befordre havfisket, idet de blandt andet yder bidrag til bygning af skibe samt til indkjøb af fangstredskaber. Saaledes havde riget i 1886—87 for første gang bevilget et bidrag af 100 000 mk., hvilket allerede i næste aar blev forhøiet til 200 000 mk. og i 1898 til 400 000 mk.

Den tyske havfiskeflaade paa Nordsjøen bestod i 1886 af 377 fartøier, i 1890 af 445, i 1894 af 456, i 1897 af 546, i 1898 af 563 og i 1899 af 567 fartøier, hvoraf i 1899 126 dampskibe; bruttotonnagen var i 1899 99 571 kbm., hvoraf 52 491 falder paa dampskibene. Hvad det tyske Østersøfiske angaar, er udbyttet deraf stedse stigende; havfisket udbragte i 1889—90 for første gang 1 million mark og steg i 1897—98 til næsten 3 millioner mk.; fangsten af kystfisket havde i 1896 en værdi af 1 653 880 mk. og steg i 1897—98 til 3 950 523 mk., saa at Østersøfisket ialt i sidstnævnte aar udbragte 6.9 millioner mk.

I hele aaret 1899 var forretningernes forløb i jern- og metalindustrien livligt og tilfredsstillende; saavel den indenlandske som den udenlandske efterspørgsel er steget. Særlig var det ved siden af statsbanernes store behov for overbygning og rullende materiel den tiltagende udvikling af smaabanenettet og den elektriske industri samt stats- og privatverfternes store behov for skibsbygningsmateriel, som havde en gunstig indflydelse paa forretningernes gang; som en hemske virkede derimod den til sine tider herskende mangel paa kul og koks samt vanskeligheden ved at skaffe arbejdshjælp. Rujernsproduktionen i det tyske rige beløb sig i aaret 1899 til 8 029 305 tons mod 7 402 717 tons i aaret 1898, altsaa en stigning af 8.4 pct.

Metallmarkedet kunde glæde sig ved gunstige forretningsforhold og prisstigninger, som navnlig for kobber og tin kunde have været endnu større, hvis der ikke havde indtraadt et sterkt tilbageslag, der bragte prisen ned paa et niveau, der svarede mere til markedets virkelige stilling. Hvad særlig kobber angaar, havde den hurtig voksende elektriske industris sterke forbrug forledet spekulationen til at frembringe en kunstig knaphed paa vare for senere at kunne diktere prisen efter ønske; især havde amerikanske og engelske spekulanter sin haand med i spillet. Medens kobberprisen i begyndelsen af 1896 var noteret til £ 41. 13. 8 og i slutningen af 1898 kun til £ 57½, blev den til mai 1899 sprangvis drevet op i £ 79¼. Allerede i begyndelsen af august var prisen igjen gaet ned til £ 75⅞, og ved aarets slutning var den yderligere trykket ned til under 70 £.

Den elektriske industri kan se tilbage paa et tilfredsstillende forretningsaar; denne industri kan vel opvise den raskeste udvikling af alle tyske industrigrene, idet der i løbet af knapt 10 aar er blevet anbragt gode 700 millioner mark i elektricitetsselskaber. Paa grund af den stigende konkurrence og de øgede driftsomkostninger er imidlertid nu kapitalens tilstrømning til disse selskaber blevet betydelig langsommere.

Cementindustrien befandt sig i en gunstig stilling og er som følge af den livlige byggevirksomhed paa alle gebeter i de sidste aar gaaet raskt fremad. I aktieselskaber i denne industrigren er for tiden anbragt omtrent 120 millioner mark. Afkastningen udgjorde gennemsnitlig i 1897 omtrent 11.6 pct., i 1898 omtrent 13.9 pct. af aktiekapitalens nominelle værdi og kan vistnok for 1899 anslaaes til mindst det sidstnævnte beløb, omend ogsaa paa dette felt konkurrancen i sterkere grad øjrer sig gjældende.

I gummi- og kautschukindustrien klages over de overordentlig høit stegne priser paa raa gummi, som tildels har havt en sterkt hemmende indflydelse paa de i provinsen Hannover beliggende store etablissementer i denne branche. Stigningen i raagummipriserne skyldes væsentlig det betydelige forbrug af gummi i velocipedbranchen og til elektrotekniske artikler, hvilket har bevirket, at produktionen af denne vare ikke har kunnet holde skridt med merforbruget. Dog saa et selskab i Hannover sig istand til ogsaa i 1899 at uddele en dividende af 40 pct. af sin fordoblede aktiekapital.

Ølbryggerierne betegner resultatet af det førrløbne forretningsaar i almindelighed som gunstigt; vistnok var prisen for humle usædvanlig høi, men den fortrinlige kvalitet af byghøsten gav et forhøiet udbytte, og den varme sommer medførte en forøget konsum af øl, saa at de fleste bryggerier kunde opvise en større afsætning.

For margarinfabrikationen har aarsudbyttet ikke været tilfredsstillende. Raamaterialierne stillede sig gennemsnitlig dyrere end forrige aar, og til sine tider indtraf ret betydelige prisstigninger, medens en dertil svarende forhøielse af priserne paa margarin paa grund af den herskende sterke konkurrence ikke var mulig at opnaa.

I amerikansk petroleum er der indtraadt en yderligere prisforhøielse af mk. 1.40 eller omtrent 20 pct. og det trods de noget lavere tankdampskibsfragter. Russisk petroleum er ogsaa steget, men har dog stedse holdt sig i en vis afstand fra de amerikanske priser. Den kjendsgjerning, at de russiske petroleumsproducenter ikke bekjemper den amerikanske prisstigning, saavelsom de gjentagende opdukkende rygter om, at russiske petroleumskilder skulde være solgt til amerikanske selskaber, har i mange kredse fremkaldt frygt for en hele verdens petroleumshandel beherskende ring; fra enkelte hold paastaaes, at petroleumsmonopolet allerede er etableret, og at prisforhøielsen for en del er kunstig.

Trælasthandelen havde i aaret i almindelighed et tilfredsstillende forløb. Trævare- og møbelfabrikationen var ogsaa hele aaret igjennem godt beskæftiget. I byggevirksomheden indtraadte der derimod som følge af overproduktion i de sidste aar en betydelig tilbagegang, som senere tilspidsedes.

end mere paa grund af pengenes dyrhed; dette opveiedes dog rigelig ved industriens og bergverksdriftens forøgede behov. Den indenlandske produktion kunde ikke opfylde de krav, som stilledes til den, og under prisernes stadige stigen indtraadte en livlig import fra alle træproducerende lande.

Indkjøbspriserne for nordisk og amerikansk trælast, pitchpine, saavelsom norsk og svensk gran og furu steg ca. 25—30 pct., og disse sorter fandt villig afsætning til højere priser.

München.

Aarsberetning for 1899 fra konsul R. Tüngler.

Aaret 1899 var et af de gunstigste forretningsaar, som Bayern og Tyskland overhovedet nogensinde har seet. Den fremadskridende bevægelse i handel og industri, der i løbet af nogle aar har havt en saa gunstig indflydelse paa vort hele forretningsliv, kunde uforstyrret vedblive, og antydninger til et kommende tilbageslag har hidtil ikke vist sig.

Jordbrugsforholdene var i det forløbne aar i almindelighed tilfredsstillende. Agerbruget gav en middelshøst, og hvad der blev høstet mindre efter vinterudsæden, udjævnedes ved vaarsædens bedre tilstand.

Den samlede værdi af vinhøsten i Pfalz og Unterfranken udgjorde mk. 27 107 088; heraf falder paa Pfalz mk. 25 067 008 (739 526 hl. paa et areal af 13 859 ha.).

For frugtavlen var aaret ikke gunstigt, og udbyttet blev under et middelsaars.

Kvægdriften i Bayern led den største skade af den almindelig udbredte mund- og klovesyge, mod hvilken man har staaet næsten raadløs. Der er dog nu haab om, at det vil lykkes professor dr. Löffler's bestræbelser at finde et serum, der kan virke sikkert mod sygdommen.

Den bayerske kreaturforsikring har i det tredie aar af sin bestaaen udviklet sig paa en meget tilfredsstillende maade. Den omfattede ved forsikringsaarets slutning 1 270 foreninger mod 978 i det foregaaende aar med 62 967 medlemmer, 285 138 forsikrede dyr og en forsikringssum af mk. 59 905 600. Den udbetalte skadeserstatning beløb sig til ialt mk. 1 074 124 for 7 804 skadetilfælde.

Industrien. Værdien af Bayerns industriprodukter udførte til udlandet fordelte sig i runde summer saaledes:

Til Norge, Sverige og Storbritannien	39 250 000	mark
„ Nordamerika	27 695 000	„
„ Sydamerika	5 068 000	„
„ øvrige oversjøiske lande	22 558 000	„

I den bayerske industri staar textilindustrien øverst med hensyn til andel i den oversjøiske handel. Den er fremfor alt ved bomuldshandelen knyttet til de tyske sjøinteresser. Ved siden af bomuldsindustrien fortjener ogsaa den bayerske klædefabrikation at fremhæves.

Den stigning i papirforbruget, som i flere aar har gjort sig merkbar, har givet cellulosefabrikerne meget at bestille. Trods den overordentlig store efterspørgsel kunde en tilsvarende prisforhøielse dog kun opnaaes for de bedste sorter. Forretningen i klude var i det hele tilfredsstillende. For fabrikationen af mønstret papir, rullepapir og papirservietter var aaret ikke ugunstigt med lønnende priser. I tapetindustrien viste sig forøget efterspørgsel saavel efter billig som bedre vare.

Efterspørgselen efter forarbejdede trævarer var helt igjennem livlig og gav vore høvlerier rigelig beskæftigelse. Sagbrugene har ikke draget nogen fordel af det økonomiske opsving og den livlige byggevirksomhed, idet forretningsgangen vistnok var rask, men fortjenesten meget mindre end i det foregaaende aar, dels paa grund af den store indførsel af galiziske og siebenbürgske bord og dels paa grund af pengeknapheden.

Ved slutningen af aaret er de handlendes lagere blevet temmelig sterkt fyldt.

I cementindustrien viser der sig, tydeligere end i de fleste andre industrigræne, allerede tegn til en begyndende overproduktion, som maaske endnu mere vil blive fremtrædende, dersom pengeknapheden skulde give sig udslag i en større nedgang i byggevirksomheden, hvilket i aaret tildels allerede har fundet sted.

Spiritusproduktionen i Bayern beløb sig i aaret 1898—99 til ca. 190 000 hl. Interessenternes opmærksomhed blev hele aaret igjennem lagt beslag paa ved dannelsen af en „spiritusring“. Man maatte nemlig opleve den merkelige foreteelse, at raaspiritusbrænderierne bandt sig, for en stor del for 9 aar, til et foretagende, der blev sat i gang af forhen som uforsonlige modstandere konkurrerende spiritusfabrikanter. Denne koalition begyndte straks ved aarets indtrædelse en agitation; den truede dem, som ikke vilde slutte sig til den, med store materielle tab og opnaaede tilsidst, at omkring 1ste april 1899 ca. 70 pct. af landsbrænderierne havde sluttet sig til ringen. Som følge heraf var forretningernes stilling i aaret 1899 overveiende gunstig.

Skibsfarten. Skibsfarten paa Donau kunde i den største del af aaret foregaa uhindret, men var fra begyndelsen af december til aarets sidste dage hindret af is; fragterne var tildels meget lave.

Det østerrigske dampskibsselskab kæmper fremdeles med store finansielle vanskeligheder, og der var endog tale om en likvidation eller en udvandring til Ungarn i tiltælde af, at den østerrigske regering skulde vægre sig ved at yde statsunderstøttelse. Spørgsmaalet er af meget stor vigtighed for Bayern, i hvis handelsforbindelser det østerrigske foretagende fremdeles spiller en vigtig rolle.

Kjøbenhavn.

Generalkonsulatet i Kjøbenhavn har til indredepartementet indsendt et eksemplar af den af Danmarks statistiske bureau udgivne beretning angaaende Danmarks handelsflaade og skibsfart i aaret 1899, hvoraf bl. a. fremgaar, at ved udgangen af aaret 1899 bestod det egentlige Danmarks (saaledes ikke medregnet Færøerne, Island og dansk Vestindien) handelsflaade af 3 544 fartøier over 4 tons dr. tilsammen 410 469 netto regitertons (eng. reg.). Heraf udgjorde seilskibene 3 047 dr. 155 271 tons og dampskibene 497 dr. 255 198 tons. Desuden fandtes 11 790 baade dr. 4 tons og derunder.

Af dampskibene anvendtes 389 til fragt- og passagerfart. Dampskibsflaaden forøgedes i aaret med 21 skibe dr. 32 064 tons, modsvarende en tilvekst fra det foregaaende aar af omkring 14½ pct. Forøgelsen i 1898 modsvarede 23½ pct.

Seilskibsflaaden formindskedes i aaret med 2 884 tons eller omkr. 2 pct. I løbet af de sidste 4 aar er seilskibstonnagen formindsket med 23 635 tons (omkr. 13 pct.), dampskibstonnagen forøget med 111 139 tons eller over 77 pct. Dampskibenes antal og tonnage har været i uafbrudt tilvekst i perioden.

I aaret 1899 blev i Danmark bygget 85 seilskibe dr. 4 109 tons og 8 dampskibe dr. 5 034 tons med et beregnet kostende for de førstnævnte af kr. 986 000.00 og for de sidstnævnte af kr. 2 200 000.00. Fra udlandet erhvervedes 45 seilskibe dr. 3 271 tons og 36 dampskibe dr. 35 117 tons for et beløb af resp. kr. 495 800.00 og kr. 11 152 800.00, hvortil kommer indførselstolden kr. 349 400.00.

Fiskeriflaaden bestod ved 1899 aars slutning af 1 000 seilfartøier dr. 11 496 tons (forøgelse i aaret 54 fartøier og 701 tons) samt 5 dampfartøier dr. 284 tons.

Af salgsbeløbet for de til udlandet solgte danske fartøier, kr. 1 434 200.00, faldt kr. 371 500.00 paa Sverige og kr. 358 700.00 paa Norge.

Af størrelse mellem 4—50 tons fandtes 2 446 seilfartøier dr. 35 559 tons og 147 dampskibe dr. 2 322 tons; mellem 50—300 tons 523 seilfartøier dr. 71 389 tons og 114 dampfartøier dr. 17 155 tons, samt over 300 tons 78 seilfartøier dr. 48 323 tons og 236 dampfartøier dr. 235 721 tons.

Af meget store skibe, d. v. s. over 1 000 tons, fandtes ved udgangen af 1899 12 seilskibe, dr. 15 650 tons og 88 dampskibe dr. 140 653 tons.

Af byen Kjøbenhavns dampskibsflaade eiede et eneste seilskab, „Det Forenede Dampskibsselskab“, 93 skibe dr. 68 493 tons (aar 1898 82 fartøier dr. 56 142 tons).

Den samlede kvantitet varer, som sjøværts ind- og udførtes til og fra Danmark (frihavnen fra og med aaret 1897 betragtet som dansk territorium) udgjorde 3 665 000 tons eller 95 000 tons mere end i aaret 1898. I løbet af den sidste 30-aarsperiode er den indgaaende godsmængde næsten bleven firedoblet. Den udgaaende varemængde er ikke steget i samme grad, men viser dog en betydelig stigning i 1899, i særdeleshed paa grund af forøget export til England, Amerika og Rusland. Den med seilfartøier befordrede godsmængde holder sig fremdeles paa samme tal som ved nævnte periodes begyndelse eller omkr. 900 000 tons. Forøgelsen falder paa dampskibsflaaden, som nu besørger over $\frac{3}{4}$ af omsætningen.

Af hele vareomsætningen paa udlandet sjøværts falder omkr. $\frac{2}{5}$ paa England, $\frac{1}{6}$ paa hvert af landene Sverige og Tyskland, $\frac{1}{8}$ paa Nordamerikas forenede stater, $\frac{1}{40}$ paa Norge o. s. v.

Den samlede tonnage af ind- og udklarerede fartøier udgjorde 11 322 092 tons.

Skibsfarten paa Sverige udviser en samlet skibsdragtighed af nærværd 3.5 mill. tons, hvorefter dog alene $\frac{1}{6}$ eller 597 509 tons befordret varemængde. Af nævnte tal falder paa dampfærgetrafiken 1.7 mill. tons skibsdragtighed og 181 000 tons befordret ladning.

Paa Norge kommer en skibstonnage af 602 534 tons og 84 250 tons befordrede varer.

Fordelt paa hvert lands flag er Danmarks totale vareomsætning med udlandet bleven besørget for 52.9 pct. af danske fartøier, 13.4 pct. af engelske, 12.7 af svenske, 8.9 pct. af norske o. s. v. Sammenlignet med 1898 aars tilsvarende tal har det danske flag i 1899 vundet noget paa de fremmedes bekostning.

Af udenlandske fartøier er det fremdeles svenske seilskibe og engelske dampskibe, som mest deltager i Danmarks vareomsætning med udlandet.

Af hele den med seilfartøier foregaaende vareomsætning kommer omkring $\frac{1}{3}$ paa svenske skibe samt omkr. $\frac{1}{8}$ paa norske.

Af omsætningen med dampfartøier kommer omtrent $\frac{4}{7}$ paa Danmarks egne skibe, $\frac{1}{13}$ paa Norge og $\frac{1}{15}$ paa Sverige.

Tager man alene hensyn til de fremmede skibes andel i varetransporten, finder man, at der af en af seilskibene befordret varemængde paa 579 522 tons af svenske skibe er bleven befordret 47.8 pct. og af norske skibe 19.1 pct. Hvad de fremmede dampskibe angaar, er tallene resp. 16.4 pct. og 18.9 pct.

Indhold: Aden s. 903. — Akyab s. 907. — Belize, britisk Honduras s. 903. — Berlin s. 917. — Bridgetown, Barbados s. 907. — Cagliari s. 910. — Danzig s. 912. — Dresden s. 920. — Guatemala s. 909. — Guayaquil s. 893. — Hamburg s. 902. — Hannover s. 924. — Kjøbenhavn s. 899, 929. — Leipzigermesserne i aaret 1900 s. 922. — Levuka, Fijierne s. 905. — Lima s. 909. — Lissabon s. 911. — Madras s. 899. — Melbourne s. 904. — Mexico s. 913. — Montevideo s. 904. — München s. 927. — Nagasaki s. 908. — Odessa s. 906. — Paris s. 896. — Pointe à Pitre, Guadeloupe s. 903. — San Juan, Puerto Rico s. 905. — Tripoli s. 909. — Tunis s. 885 — Valparaiso s. 894. — Wellington, New Zealand s. 907. — Yokohama s. 914.

