

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
departementet for det indre.

Kristiania.

I kommission hos H. Aschehoug & co.

Johannes Bjørnstaads bogtrykkeri

1902.

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
departementet for det indre.



Kristiania.

I kommission hos H. Aschehoug & co.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

1902.

Indholdsfortegnelse

I. Stedregister.

	Hefte.	Side.
Aalborg	6	268
Aarhus	6	268
Aberdeen.....	4, 133,	134, 151
Adelaide.....	9	429
Aden	21	1103
Akureyri	6	295
Akyab	1	48
Alexandria.....	13	621
Algier	1, 1; 5,	209; 21, 1019
Alicante	18	819
Alloa	4, 133,	134, 152
Almeria	18	819
Altona	10, 439,	463
Amsterdam	1	17
Antwerpen.....	13	597
Apénrade	5	223
Arbroath	4, 133,	134
Archangelsk.....	3, 104; 21,	1053
Ardrossan	4, 133,	134
Argentina, se Buenos Aires.		
Arizew	1, 2; 5,	210
Australien, se Adelaide, Melbourne, Sidney.		
Ayr	4, 133,	134
Bahama, se Nassau.		
Bahia	8	378
Bai Verte.....	15, 700,	701
Baltimore.....	11, 483,	484
Bangkok	16, 749; 19,	902; 21, 1092
Barbados, se Bridgetown.		
Barcelona.....	18	817
Bari	5	239
Barranquilla, Colombia.....	21	1103
Batavia	11	516
Bathurst.....	15, 700,	701
Beaufort	11, 484,	486
Belgien, se Amsterdam.		
Belize (Britisk Honduras).....	19	911
Benisaf	1, 2; 5,	210
Berlin	17	769
Bermuda, se Hamilton.		
Bilbao	5	193
Biloxi	11, 488,	489
Bizerte	16	722
Bjørneborg	14, 652,	656
Bombay	16	763
Bône	1, 4; 5,	212; 21, 1020
Boness	4, 133,	134, 153

	Hefte.	Side.
Bordeau	12	559
Borgå	14	656
Boston	11, 483,	484, 486
Bougie.....	1, 4; 5,	211; 21, 1020
Boulogne sur Mer.....	21	1015
Brake	11	523
Braila	22	1105
Brasilien, se Rio de Janeiro.		
Bremen	11	520
Bremerhaven.....	11	526
Breslau	14	669
Bridgetown, Barbados	21	1104
Brisbane	13	593
Brunswick	11, 483,	484, 486
Budapest	2	65
Buenos Aires.....	15	673
Burntisland (Skotland)	4, 133,	134
Cadiz	16	753
Calais	12	545
Calcutta	21	1101
Campbellton	15, 700,	701
Canada, se Quebec.		
Canton	16	749
Carabelle	11	488
Caracas	13	595
Cartagena.....	18	819
Ceará.....	2, 58; 8,	376
Cette	17	811
Charlestown	11, 483,	484, 486
Charleston	4, 133,	134
Chatham	15, 700,	701
Chicago.....	1	47
Chicoutimi	15, 700,	701
Chile, se Valparaíso.		
Coatzacoalcas	1	13
Columbia, se Barranquilla.		
Constanza	22	1106
Costa Rica	21	1100
Cuba, se Havana.		
Cuxhaven	10, 439,	463
Cypern, se Larnaca.		
Dalhousie	15, 700,	701
Danmark, se Kjøbenhavn.		
Danzig.....	2	54
Darien	11, 484,	486
Demerara	1, 14; 2,	96
Denia	18	819
Dieppe	21	1014

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Dresden	21	1046	Holbæk	6	273
Dundee	4, 133, 134, 154		Holland, se Amsterdam.		
Dunkerque	12	539	Holtenau	5	226
Düsseldorf	2	68	Honduras	21	1100
Dysart	4, 133, 134		Hongkong	16	746
Equador, se Guayaquil.			Honolulu	14	667
Egypten, se Alexandria.			Horsens	6	273
Elbe - Trave-kanalen	10	443	Huelva	16, 755, 756, 757, 758, 760	
Elbing	2	54	Indien, se Bombay, Calcutta, Madras.		
Emden	11	523	Island	6	290
England, se London.			Italien, se Genua, Messina, Neapel, Venedig.		
Esbjerg	6	269	Itzehoe	5	226
Eskebjerg	6	294	Japan, se Nagasaki, Yokohama.		
Falklandsøerne, se Stanley.			Java, se Batavia.		
Faxe	6	269	Kaiser Wilhelm-kanalen	10	441
Fernandino	11	488	Kallundborg	6	273
Fijiøerne, se Levuka.			Kapstaden	15, 706; 19, 903	
Finland, se Helsingfors.			Kem	3, 113, 115; 21, 1055, 1067, 1071	
Fiume	1	16	Kereth	21, 1055, 1071	
Flensburg	5	224	Key West	11, 483, 487	
Florents	7	339	Kiel	5	227
Florianopolis	2	58	Kina, se Shanghai.		
Forenede Stater, se New York, San Francisco, Washington.			Kirkwall	4, 133, 134	
Frankfurt a. M.	19	905	Kjøbenhavn	6, 241; 12, 575; 13, 618	
Frankrige, se Havre, Marseille, Paris.			—	21	1042
Fraserburgh	4, 133, 134		Kolberg	19, 866, 867, 889	
Fredericia	6	269	Kolding	6	274
Fredrikshamn	14, 652, 657		Konstantinopel	2	86
Fredrikshavn	6	270	Korsør	6	275
Fæøerne	6	295	Kotka	14, 652, 658	
Galatz	22	1105	Kowda	21, 1056, 1069	
Gallipoli	2	87	Kristinestad	14	659
Galveston	11, 483, 484, 486		Königsberg	2	75
Geestemünde	10	453	La Paz	1	13
Genf	21	1109	Larnaca, Cypern	22	1112
Genua	7	305	Las Palmas	16, 755, 756	
Georgetown (Demerara), Britisk Guiana	1, 14; 2	96	Leer	11	523
Gibraltar	6	299	Leipzig	21	1048
Glasgow	4, 133, 134, 162		Leith	4	129
Grangemouth	4, 133, 134, 158		Lemwig	6	276
Granton	4, 133, 134		Lerwick	4, 133, 134	
Greenock	4, 133, 134, 158		Levuka, Fijiøerne	21	1104
Greifswald	19, 866, 867		Libau	18	848
Grenaa	6	271	Lille-Asien, se Konstantinopel, Smyrna.		
Grækenland, se Piræus.			Lima	22	1112
Guatemala	1, 15; 21, 1100		Lissabon	2, 83; 14, 663	
Guayaquil	18	859	Livorno	7	340
Hadersleben	5	226	London	9, 385; 13, 610	
Halifax	15, 700, 701		Lourenzo Marques	22	1111
Hamburg	10	433	Lübeck	5, 213; 16, 761; 18, 861	
Hamilton, Bermuda	21	1041	Macduff	4, 133, 134, 159	
Hango	14	657	Maceio	2, 58; 8, 877	
Hannover	2, 61; 21, 1045		Madrid	6, 296; 19, 897	
Harburg	10, 439, 463		Mahon	18	819
Havana	7	343	Malacca	21, 1031, 1032	
Havre	12, 529; 21, 1009		Malaga	18	819
Hawaii, se Honolulu.			Malta	2	45
Helsingfors	4, 189; 14, 647		Manila, Philippinerne	22	1112
Helsingør	6	271	Manzanillo	1	12
Hjørring	6	271			

	Hefte.	Side.
Maranhao	2	58
Mariager	6	276
Marseille	17	808
Matane	15, 700,	701
Melbourne	4	164
Mesen 3, 113, 116; 21, 1056, 1067, 1069, 1072		
Messina	4	185
Methil	4, 133, 134,	160
Metis	15, 700,	701
Mexico	1	10
Milano	7	327
Mobile	11, 483, 484,	487
Montevideo	14	626
Montreal	15	699
Montrose	4, 133,	134
Moskva	21	1034
Mostaganem	5	211
München	21	1090
Nagasaki	22	1111
Nakskov	6	278
Nantes	12	554
Narva	8	357
Nassau, Bahamaerne	22	1112
Natal (Brasilien)	2, 58; 8,	377
Natal (Syd-Afrika), se Kap- stadten.		
Neapel	5	232
Nemours	5	210
Neu Brandenburg	16	761
Newcastle (Canada)	15, 700,	701
Newcastle, N. S. W.	13	591
Newchwang	16	749
New Orleans	11, 483, 484,	487
Newport News	11, 488,	489
New York	11	481
Nicaragua	21	1100
Nicolaieff	18	857
Nizza	17	811
Nordenham	11	523
Norfolk	11, 483, 484,	487
Novorossisk	18	857
Nürnberg	18	852
Nyborg	6	280
Nykjöping	6	280
Næstved	6	281
Odense	6	282
Odessa	18	856
Onega 3, 113, 115; 21, 1055, 1067, 1069, 1071		
Oran	1, 4; 5, 210; 21,	1020
Palma	18	819
Papeete, Tahiti	21	1029
Pará	8	376
Parahyba	2	58
Paraná	8	376
Paranagua	2	58
Paris	19	894
Penang	21, 1031,	1032
Penedo	8	377
Pensacola	11, 483, 484,	487
Pernambuco	2, 58; 8, 377,	378
Pernau	18	843
Peterhead	4, 133,	134
Philadelphia	11, 483, 484,	487

	Hefte.	Side.
Philippinerne, se Manila.		
Philippeville	1, 4; 5; 211; 21,	1020
Pictou	15, 700,	701
Piræus	2	60
Port au Prince, Haiti	8	379
Portland	11, 483, 484,	487
Port Louis, Mauritius	7	347
Port Stanley, se Stanley.		
Portugal, se Lissabon.		
Progreso	1	13
Puerto Angel	1	13
Pugwash	15, 700,	701
Quebec	15	692
Randers	6	284
Rangoon	14	645
Rendsburg	5	229
Reykjavik	6	294
Riga	12, 567; 18,	890
Ringkjøping	6	285
Rio de Janeiro	2, 58; 8, 360; 19,	891
Rio Grande do Sul	2, 58; 8,	876
Rom	18	863
Rosario	15	690
Rostock	5, 230; 16,	762
Rotterdam	1	40
Rouen	12	550
Rudkjøping	6	285
Rügenwalde	19, 866,	867
Rumænien, se Galatz.		
Rusland	10, 474; 15, 717; 17,	806
— se desuden Archang- gelsk, Baku, Moskva, Odessa, Riga, St. Pe- tersburg.		
Rønne	6	286
Sabine Pass	11	488
Salina Cruz	1	13
Saloniki	2	87
Salvador	21	1100
San Francisco	3	97
San Juan, P. R.	22	1111
San Lúcar	16	758
San Remo	7	333
Santo Domingo	14	672
Santos	8	376
St. Anne des Monts	15, 700,	701
Sta. Cruz de Tenerife	16	755
Sta. Catharina	8	376
St. David's	4, 133,	134
St. Helena	16	767
St. Johns, Antigua	5	231
— New Foundland	15, 700,	701
St. John	15, 700,	701
St. Margaret's Bay	15, 700,	701
St. Petersburg	8	354
St. Pierre, Martinique	2	94
St. Thomas	2	66
Savannah	11, 483, 484,	487
Savona	7	333
Schleswig	5	229
Schweiz, se Genf.		
Sevilla	16, 754, 756,	757, 758
Seydisfjord	6	294

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Sfax	16	732	Torrevejia	18	819
Shanghai	16	733	Triest	12	572
Shediac	15, 700,	701	Trinidad	19	901
Sheet Harbour	15, 700,	701	Tripoli	1	48
Ship Harbour	15, 700,	701	Troon	4, 133,	134
Singapore	21	1030	Tunis	4, 191;	16, 721
Skagen	6	286	Turin	7	332
Skira	16	722	Tyrkiet, se Konstantinopel.		
Skive	6	287	Tyskland, se Berlin, Bremen,		
Skotland, se Leith.			Breslau, Danzig, Dresden,		
Smyrna	14	639	Düsseldorf, Frankfurt a. M.,		
Soroka 3, 113, 116; 21, 1056,	1069,	1072	Hamburg, Hannover, Karls-		
Soulina	22	1105	ruhe. Königsberg, Leipzig,		
Sousse	16	732	Lübeck, München, Nürn-		
Spanien	4	192	berg, Stettin, Stuttgart.		
— se desuden Barcelona,			Umba	21	1056
Bilbao, Cadiz, Madrid.			Ungarn, se Budapest.		
Spezia	7	335	Uruguay, se Montevideo.		
Stanley, Falklandøerne	21	1092	Valencia	18	819
Stege	6	287	Valparaiso	10	478
Stettin	19	865	Vejle	6	289
Stolpmünde	19, 866,	867	Venedig	15	714
Stornoway	4, 133,	134	Vera Cruz	1, 12,	13
Straits Settlements, se Singa-			Victoria, B. C.	16	767
pore.			Wasa	14	660
Stralsund	19, 866,	867, 890	Washington	1	43
Stuttgart	22	1114	Wiborg	14, 652,	661
Suma	3, 113, 116; 21, 1068,	1071	Wick	4, 133,	134
Svendborg	6	288	Wien	2, 92; 7, 349; 21,	1050
Swinemünde	19, 866,	867, 889	Willemstad, Curaçao	21	1029
Syd-Afrika, se Kapstaden.			Wilmington.	11, 483,	484, 487, 488
Sydney (Canada)	15, 700,	701	Windau	18	843
Sydney, N. S. W.	13	577	Wismar	5, 231; 16,	762
Tahiti, se Papeete.			Wolgast	19, 866,	867
Tammerfors	14	659	Ymuiden	1	37
Tampico	1	12	Yokohama	21	1093
Tanger	2	88	Yucatan	1	13
Tarragona	18	819	Åbo	14	662
Thisted	6	288	Østerrige, se Triest, Wien.		
Three Rivers	15, 700,	701	Østasien	2	89

2. Sagregister.

	Hefte.	Side		Hefte.	Side.
Abbor.			Bomuld (fortsat).		
Berlin.....	17	801	Port au Prince	8	382
Agerbrugsmaskiner (og			Rio de Janeiro.....	8	375
-redskaber).			Bomuldsgarn.		
Algier.....	21	1023	Yokohama.....	21	1094
Calcutta.....	21	1102	Bombay.....	16	765
Havre.....	21	1011	Calcutta.....	21	1102
Kapstaden.....	19	903	Mexico.....	1	11
Akvavit.			Washington.....	1	44
Washington.....	1	47	Brisling.		
Alfa.			Helsingfors.....	4	190
Algier.....	1	8	Brosten.		
Ansjovis.			Buenos Ayres.....	15	687
Buenos Ayres.....	15	686	Hamburg.....	10	463
Danzig.....	2	56	Brændevin.		
Melbourne.....	4	174	San Francisco.....	3	101
New York.....	11	501	Byg.		
Bankvæsen.			San Francisco.....	3	101
Amsterdam.....	1	33	Bødkervarer.		
Barcelona.....	18	826	Amsterdam.....	1	24
Berlin.....	17	795	Ceder.		
Bilbao.....	5	209	Havana.....	7	344
Breslau.....	14	670	Cellulose.		
Buenos Ayres.....	15	689	Berlin.....	17	792
Frankfurt a. M.....	19	907	Genua.....	7	330
Genua.....	7	328	Hamburg.....	10	459
Melbourne.....	4	166	Neapel.....	5	238
Mexico.....	1	13	New York.....	11	504
New York.....	11	495	Triest.....	12	574
Paris.....	19	896	Venedig.....	15	716
Port au Prince.....	8	380	Wien.....	7	351
Riga.....	18	842	Cellulosekub.		
Rio de Janeiro.....	8, 367,	371	Nantes.....	12	557
St. Petersburg.....	8	359	Cement.		
Wien.....	7	350	Archangelsk.....	21	1067
Yokohama.....	21	1099	Breslau.....	14	671
Beg.			Düsseldorf.....	2	71
Archangelsk.....	3, 111; 21,	1064	Kapstaden.....	19	903
Genua.....	7	340	München.....	21	1092
Havre.....	12	542	Rio de Janeiro.....	8	372
London.....	9	411	Codilla.		
Bly.			Archangelsk.....	3	111
Algier.....	21	1026	Copra.		
Frankfurt a. M.....	19	911	Singapore.....	21	1034
Blyantfabriker.			Dadler.		
Nürnberg.....	18	854	Algier.....	21	1027
Bolter.			Tunis.....	16	730
Amsterdam.....	1	24			
Bomuld.					
Calcutta.....	21	1102			

	Hefte.	Side.
Dampskibslinjer fra Kjøbenhavn.	13	618
Dampskibslinjer paa Østasien	2	89
Diamanter. Georgetown.....	2	96
Egetræ. Wien.....	2	93
Esparto. Algier.....	21	1025
Faareskind. Sydney.....	13	585
Ferskvandsfisk. Berlin.....	17	802
Feldspat. St. Petersburg.....	8	356
Wien.....	7	351
Figener. Algier.....	21	1027
Fisk. Amsterdam.....	1	24
Archangelsk.....	21, 1067,	1077
Berlin.....	17	797
Galatz.....	22	1108
Genua.....	7	338
Havre.....	21	1010
Larnaca.....	22	1112
Lübeck.....	18	861
Melbourne.....	4	173
Neapel.....	5	237
New York.....	11	501
Odessa.....	18	857
Wien.....	2, 93; 21,	1051
Fisk, fersk. Hamburg.....	10	449
London.....	9	397
Fisk, saltet. Georgetown.....	1	14
London.....	9	397
Fiskeboller. Washington.....	1	47
Fiskehandel. Archangelsk.....	3	119
Bremen.....	11	526
Geestemünde.....	10	453
Fiskeolje. Genua.....	7, 323,	342
Marseille.....	17	812
Yokohama.....	21	1098
Fiskepudding. Washington.....	1	47
Fiskerier. Amsterdam.....	1	34
Archangelsk.....	21	1077

	Hefte.	Side.
Fiskerier (fortsat). Hannover.....	2	62
Havre.....	12, 544; 21,	1018
Island.....	6	290
Kjøbenhavn.....	6	286
Leith.....	4	149
London.....	9	420
Quebec.....	15	704
Tunis.....	16	731
Valparaiso.....	10	480
Flaxvarer. Archangelsk.....	3	111
Fosfat. Algier.....	1, 8; 21,	1025
Fragter. Adelaide.....	9	431
Amsterdam.....	1	38
Archangelsk.....	3, 105; 21,	1054
Bilbao.....	5	196
Bombay.....	16	766
Braila.....	22	1109
Buenos Ayres.....	15	678
Cadiz.....	16	756
Danzig.....	2	54
Genua.....	7, 309,	340
Hamburg.....	10	446
Havre.....	12, 538, 541,	547, 550
Helsingfors.....	14	651
Kapstaden.....	15	708
Kjøbenhavn.....	6	264
Königsberg.....	2	77
London.....	9	416
Leith.....	4, 142,	156
Lübeck.....	5, 221,	224, 225
Malta.....	2	50
Melbourne.....	4	175
Montevideo.....	14	630
New York.....	11	489
Rio de Janeiro.....	8	365
Riga.....	12	569
San Francisco.....	3	100
Shanghai.....	16, 743,	748
Singapore.....	21	1030
Stettin.....	19	874
Sydney.....	13, 588,	592
Tunis.....	16	724
Valparaiso.....	10	478
Venedig.....	15	715
Yokohama.....	21	1098
Frugt. Washington.....	1	45
Fyrstikker. Alexandria.....	13	623
Algier.....	1, 6; 21,	1022
Amsterdam.....	1	24
Batavia.....	11	517
Berlin.....	17	771
Bombay.....	16	765
Buenos Ayres.....	15	686
Calcutta.....	21	1102

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Fyrstikker (fortsat).			Bilbao	5	189
Genua	7, 331,	338	Buenos Ayres	15	680
Hamburg	10	463	Esbjerg	6	269
Havana	7	345	Fredrikshavn	6	270
Havre	21	1011	Hirtshals	6	272
Kapstaden	19	903	Melbourne	4	179
Larnaca	22	1112	Nakskov	6	278
London	9	412	Nantes	12	555
Lübeck	18	861	Nykjøping	6	281
Marseille	17	812	Næstved	6	281
München	21	1091	Rudkjøping	6	286
Neapel	5	238	Skive	6	287
New York	11	511	Thisted	6	288
Rio de Janeiro	8	373	Veile	6	290
San Francisco	3	103	Havre.		
Shanghai	16	740	Archangelsk	3, 110; 21,	1062
Smyrna	14	643	Melbourne	4	168
Gadesten, se sten.			Hermetik, se konserver.		
Galanterivarer.			Hesteskosøm, se søm.		
Leipzig	21	1049	Huder.		
Gambler.			Amsterdam	1, 24, 31	
Singapore	21	1034	Calcutta	21	1102
Genever.			Guatemala	1	16
Amsterdam	1	23	Lübeck	18	862
Gjedde.			Montevideo	14	635
Berlin	17	801	New York	11	511
Gjedeskind.			Sydney	13	584
Berlin	17	772	Washington	1	44
Gjør.			Humle.		
Berlin	17	801	Nürnberg	18	853
Glasvarer.			San Francisco	3	101
Leipzig	21	1049	Hummer.		
Granit.			Berlin	17	804
London	9	411	London	9	397
Lübeck	5	220	Hvalbarder.		
St. Petersburg	8	356	Havre	21	1010
Guano.			London	9	411
Berlin	17	771	Hvalfangst.		
Havre	12	543	Archangelsk	21	1086
Gummi.			Hvalfiskben.		
Singapore	21	1034	Paris	19	895
Halm.			Hvalolje.		
Algier	21	1025	Genua	7, 323,	329
Hamp.			Hvede.		
Archangelsk	21	1062	Adelaide	9	431
Riga	18	848	Archangelsk	3, 110; 21,	1061
Hampefrø.			San Francisco	3	101
Riga	18	848	Hvedemel.		
Harpiks.			Amsterdam	1	23
Odessa	18	858	Melbourne	4	168
Rio de Janeiro	8	372	Hyrer.		
Havneafgifter.			New York	11	494
Rusland	15	717	Hyse.		
Havneforhold findes i rege-			New York	11	502
len i slutningen af be-			Hø.		
retningerne. Se desuden:			Algier	21	1025
Archangelsk	21	1089			

	Hefte.	Side.
Havre (fortsat.)	12	552
Ildfast ler.		
Berlin	17	771
Indigo.		
Amsterdam	1	32
Calcutta	21	1102
Is.		
Algier	1, 6; 21,	1022
Amsterdam	1	24
Antwerpen	13	606
Berlin	17	771
Bilbao	5	203
Calais	12	547
Danzig	2	56
Havre	12	542
Lissabon	2, 85; 14,	666
London	9	400
Nantes	12	558
Paris	19	895
Rouen	12	553
Jern.		
Barcelona	18	839
Berlin	17	783
Bilbao	5	205
Bordeaux	12	564
Frankfurt a. M.	19	909
Genua	7, 324,	332
Hamburg	10	459
Havre	12, 556; 21,	1013
Kjøbenhavn	6	256
London	9	408
Lübeck	5	219
Neapel	5	238
New York	11	508
Riga	18	851
Shanghai	16	740
Smyrna	14	642
Stettin	19	886
Sydney	13	588
Venedig	15	716
Jernmalm.		
Amsterdam	1, 24,	28
Bilbao	5	260
Budapest	2	65
Düsseldorf	2	69
Havre	12	548
Stettin	19	887
Wien	7	351
Jernplader.		
Düsseldorf		70
Jerntraad.		
Düsseldorf		70
Jern- og staalvaarer.		
Washington		45
Jod.		
Berlin	17, 771,	789
Hamburg	10	461

	Hefte.	Side.
Jordbrug.		
Königsberg	2	78
Jute.		
Calcutta	21	1102
Kaffe.		
Amsterdam	1	29
Batavia	11	518
Guatemala	1, 16; 21,	1101
Mexico	1	12
Rio de Janeiro	8	373
Kakao.		
Guayaquil	18	860
Port au Prince	8	382
St. Pierre	2	95
Kalciumkarbid.		
Buenos Ayres	15	686
Hamburg	10	462
London	9	411
Montevideo	14	634
Karton.		
Algier	1, 6; 21,	1022
Stuttgart	22	1115
Kassebord.		
Calcutta	21	1103
Hamburg	10	449
Kautschukindustri.		
Hannover	2	62
Kinin.		
Amsterdam	1	31
Kinabark.		
Batavia	11	519
Kjød.		
Washington	1	45
Kjøretøier.		
Mexico	1	11
Klid.		
Berlin	17	771
Klipfisk.		
Algier	1, 6; 21,	1023
Barcelona	18	835
Bilbao	5	201
Bordeaux	12	565
Buenos Ayres	15	686
Cadiz	16	757
Færøerne	6	295
Genua 7, 319, 331, 332, 334, 338,		341
Hamburg	10	451
Havana	7	345
Island	6	290
Lissabon	2, 84; 14,	664
Madrid	19	899
Malta	2	51
Marseille	17	812
Melbourne	4	173
Messina	4	188
Neapel	5	237
New York	11	501

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Klipfisk (fortsat).			Kvaris.		
Piræus	2	60	St. Petersburg	8	356
Rio de Janeiro	8	372	Laks.		
Smyrna	14	613	Archangelsk	21	1082
Venedig	15	716	Berlin	17	800
Kobber.			New York	11	503
Adelaide	9	131	Landbrug, se jordbrug.		
Amsterdam	1	24	Landbrugsprodukter.		
Berlin	17	785	Kjøbenhavn	6	245
Frankfurt a. M.	19	910	Lervarer.		
Yokohama	21	1097	Mexico	1	11
Kobbervitriol.			Lin.		
Genua	7	324	Archangelsk	21	1062
Kobbermalm.			Lissabon	2	85
London	9	411	Riga	18	847
Kokes.			Linfrø.		
Amsterdam	1	24	Archangelsk	3. 110	21, 1061
Kondenseret Melk.			Riga	18	848
Algier	21	1023	Linolje.		
Havana	7	315	Amsterdam	1	23
London	9	396	Logwood.		
Shanghai	16	741	Port au Prince	8	382
Konserver.			Lokomotiver.		
Algier	1	6	Odessa	18	858
Amsterdam	1	24	Læder.		
Mexico	1	11	Amsterdam	1	24
Montevideo	14	633	Berlin	17	794
Shanghai	16	741	Leipzig	21	1048
Venedig	15	716	New York	11	514
Kork.			Washington	1	44
Algier	21	1025	Wien	2	93
Lissabon	2. 86; 11.	667	Mahogni.		
Korn.			Havana	7	344
Algier	1	4	Makrel.		
Danzig	2. 56; 57		New York	11. 503; 504	
Düsseldorf	2	73	Washington	1	47
Galatz	22	1108	Malt.		
Königsberg	2	79	Wien	2	93
London	9	399	Margarin.		
Lübeck	5	220	Amsterdam	1. 23. 24	
Moskva	21	1041	Kapstaden	19	903
New York	11	512	Marmor.		
Riga	18	815	Buenos Ayres	15	687
St. Petersburg	8	358	Maskiner.		
Stettin	19	882	Archangelsk	21	1067
Washington	1	45	Bombay	16	765
Kortevare.			Kapstaden	19	903
Leipzig	21	1049	Mexico	1	11
Krebs.			Moskva	21	1040
Berlin	17	804	München	21	1091
Krydderier.			Nürnberg	18	851
Singapore	21	1034	Odessa	18	858
Kul.			Riga	18	852
Leith	4	140	Shanghai	16	710
London	9	413	Stuttgart	22	1114
New York	11	515	Yokohama	21	1097

	Hefte.	Side.
Mel.		
Budapest	2	65
Stettin	19	883
Melasse.		
Georgetown	1	14
Havana	7	344
St. Thomas	2	67
Metaller.		
Algier	1	4
Mineralvande.		
Washington	1	45
Minetømmer.		
Havre	12	546
Mursten.		
Archangelsk	21	1067
Musikinstrumenter.		
Dresden	21	1047
Mysost.		
Washington	1	47
Møbler.		
Algier	1	6
Tunis	16	728
Oliefrø.		
Galatz	22	1106
Oliekager.		
Archangelsk	21	1063
Danzig	2	57
Riga	18	848
Olivenolie.		
Algier	21	1025
Cadiz	16	759
Ost.		
Kapstaden	19	903
Pap.		
Barcelona	18	839
Buenos Ayres	15	687
London	9	407
Wien	7	351
Papir.		
Alexandia	13	623
Amsterdam	1	24
Antwerpen	13	606
Archangelsk	21	1067
Barcelona	18	839
Batavia	11	518
Berlin	17	793
Bombay	16	765
Buenos Ayres	15	687
Frankfurt a. M.	19	910
Genua	7	330
Hamburg	10	459
Havana	7	345
Havre	21	1011
Larnaca	22	1112
London	9	407
Melbourne	4	174

	Hefte.	Side.
Papir (fortsat).		
Mexico	1	11
Moskva	21	1040
New York	11	508
Odessa	18	858
Shanghai	16	741
Smyrna	14	642
Stettin	19	888
Papirfabrikation.		
Dresden	21	1047
Hannover	2	63
München	21	1091
Paraplyer.		
Shanghai	16	738
Pelsværk.		
Paris	19	895
Petroleum.		
Algier	1	4
Amsterdam	1	32
Batavia	11	517
Galatz	22	1108
New York	11	513
San Francisco	3	102
Pianoer.		
Buenos Ayres	15	686
Porcelæn.		
Tunis	16	728
Possementvarer.		
Berlin	17	790
Poteter.		
Amsterdam	1	26
Havana	7	345
Potetesmel.		
Buenos Ayres	15	687
Rebslagerier.		
München	21	1091
Rhum.		
Georgetown	1	14
Havana	7	345
St. Thomas	1	67
Ris.		
Amsterdam	1	30
Bangkok	21	1092
Rangoon	14	646
Rogn.		
Bilbao	5	203
Havre	21, 1010, 1013	
Rug.		
Danzig	2	56
Rujern.		
Düsseldorf	2	69
Hamburg	10	436
Leith	4	149
Rundfisk.		
Genua	7	342

	Hefte.	Side.
Røgesild.		
Buenos Ayres	15	686
Genua	7	321
Sago.		
Singapore	21	1034
Salpeter.		
Valparaiso	10	479
Salt.		
Algier	1	4
Cadiz	16	758
Galatz	22	1108
Lissabon	2, 85; 14,	666
Sardiner.		
Buenos Ayres	15	686
Genua	7	322
Havana	7	346
London	9	397
Melbourne	4	174
Neapel	5	237
Sei.		
Helsingfors	4	190
Shirting.		
Yokohama	21	1095
Sild.		
Altona	10	463
Amsterdam	1	24
Archangelsk	21	1081
Berlin	17	803
Budapest	2	65
Danzig	2	56
Genua	7, 331, 332, 338,	341
Hamburg	10	450
Harburg	10	463
Havana	7	345
Helsingfors	4	190
Königsberg	2	79
London	9	396
Lübeck	5	220
Marseille	17	813
Melbourne	4	174
Neapel	5	237
New York	11	501
Piræus	2	60
Riga	12	570
St. Petersburg	8	356
Stettin	19	884
Triest	12	573
Venedig	15	716
Washington	1	47
Wien	2, 93; 7,	351; 21, 1051
Sildefiske.		
Island	6, 292, 294,	295
Silkevarer.		
Genf	22	1110
Stuttgart	22	1115
Yokohama	21	1097
Skibsbyggeri.		
Leith	4	148
Stettin	19	872

	Hefte.	Side.
Skibsfart. Oversigt over skibsfarten paa de forskellige konsulatdistrikter findes i regelen i begyndelsen af hver betretning. Se desuden:		
Aalborg	6	268
Algier	5	209
Antwerpen	13	607
Batavia	11	519
Düsseldorf	2	74
Hamburg	10	438
Kjøbenhavn	6, 257; 21,	1042
Korsør	6	275
London	9, 415; 13,	610
Livorno	7	342
Mariager	6	277
Odense	6	283
Randers	6	284
Ringkjøbing	6	285
Shanghai	16	742
Spanien	4	192
Tunis	4	191
Skind.		
Lübeck	18	862
New York	11	511
Skrabjern.		
Amsterdam	1	24
Sleepers.		
Calcutta	21	1102
Smør.		
Algier	1	7
Havana	7	345
Kapstaden	19	903
Kjøbenhavn	6	254
Leith	4	146
London	9	393
Malta	2	51
Melbourne	4	169
Rio de Janeiro	8	373
St. Petersburg	8	358
Snedkerarbeide.		
Amsterdam	1	24
Hamburg	10	449
Soda.		
Buenos Ayres	15	686
Spaan.		
Venedig	15	716
Spermacetolje.		
Helsingfors	4	190
Spiger.		
Amsterdam	1	24
Buenos Ayres	15	687
Kjøbenhavn	6	256
Smyrna	14	643
Spinderier.		
München	21	1091

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Spiritus.			Sukker (fortsat).		
Berlin	17	781	St. Pierre	2	94
Breslau	14	671	St. Thomas	2	67
Hamburg	10	457	Stettin	19	886
Kapstaden	19	903	Sundmaver.		
Sprængstoffer.			Genua	7	321
Alexandria	16	623	Suter.		
Kapstaden	19	903	Berlin	17	801
Mexico	1	11	Svovlkis.		
Staal.			Danzig	2	56
Bilbao	5	205	Sæbe.		
Bordeaux	12	564	Buenos Ayres	15	686
Havre	21	1013	Port au Prince	8	383
Kjøbenhavn	6	256	Sække.		
London	9	410	Port au Prince	8	382
New York	11	508	Sælfangst.		
Odessa	18	858	Archangelsk	21	1086
Riga	18	851	Sælskind.		
Sydney	13	588	Havre	21	1010
Staalvarer, se jernvarer.			London	9	411
Stav.			Søm.		
Cadiz	16	757	Barcelona	18	840
Sten.			Bilbao	5	205
Amsterdam	1	24	Bordeaux	12	565
Berlin	17, 773,	778	Buenos Ayres	15	687
Danzig	2	56	Genua	7, 324,	341
Hamburg	10	460	Havre	21	1010
Lübeck	5, 220;	18, 861	Kjøbenhavn	6	256
Stettin	19	887	Neapel	5	238
Tunis	16	728	Piræus	2	61
Stokfisk.			Talg.		
Algier	1, 6;	21, 1023	Montevideo	14	636
Altona	10	463	Tapeter.		
Amsterdam	1	23, 24	Buenos Ayres	15	687
Budapest	2	65	New York	11	508
Buenos Ayres	15	686	Stuttgart	22	1115
Genua 7, 319, 331, 332, 333, 334, 338			Tapioka.		
Hamburg	10, 449,	451	Singapore	21	1034
Havana	7	345	Teaktømmer.		
Helsingfors	4	190	Bankok	21	1092
Marseille	17	812	Rangoon	14	646
Messina	4	187	Telefonapparater.		
Montevideo	14	633	Alexandria	13	623
Neapel	5	237	Buenos Ayres	15	686
New York	11	501	Genua	7	329
San Francisco	3	103	Shanghai	16	741
Triest	12	573	Textilvarer (-industri).		
Venedig	15	716	Berlin	17	789
Washington	1	47	Nürnberg	18	854
Wien	2, 93; 7, 351; 21,	1051	Stuttgart	22	1114
Sukker.			The.		
Amsterdam	1	23, 26	Amsterdam	1	30
Berlin	17	781	Tin.		
Danzig	2	57	Berlin	17	785
Guatemala	1	16	Frankfurt a. M.	19	911
Havana	7	344	Singapore	21	1034
Havre	21	1016			
Honolulu	14	668			
Port Louis	7	348			
Rio de Janeiro	8	375			

	Hefte.	Side.
Tjære.		
Archangelsk.....	3, 111; 21,	1063
Buenos Ayres.....	15	686
Genua.....	7	340
Havre.....	12, 542; 21,	1011
Lübeck.....	18	861
Rio de Janeiro.....	8	372
San Francisco.....	3	103
Tunis.....	16	728
Tobak.		
Algier.....	1, 4; 21,	1025
Amsterdam.....	1	26, 29
Batavia.....	11	519
Havana.....	7	344
Mexico.....	1	12
Washington.....	1	45
Toldbehandling.		
Madrid.....	6	296
Toldmulkter.		
Rusland.....	10, 474; 17,	806
Torskemaver.		
Havana.....	7	345
Tow.		
Archangelsk.....	3	111
Traadstift.		
Yokohama.....	21	1096
Tran.		
Algier.....	1, 6; 21,	1022
Amsterdam.....	1, 23, 24	
Archangelsk.....	3, 111; 21,	1064
Barcelona.....	18	837
Bilbao.....	5	203
Budapest.....	2	65
Danzig.....	2	56
Genua.....	7, 322, 341	
Hamburg.....	10	451
Havre.....	12, 543; 21,	1010
Helsingfors.....	4	190
Leith.....	4	157
London.....	9	411
Marseille.....	17	812
Melbourne.....	4	174
Montevideo.....	14	633
Nantes.....	12	558
Neapel.....	5	237
St Petersburg.....	8	356
Venedig.....	15	716
Wien.....	2, 93; 7, 351; 21,	1051
Trælast.		
Adelaide.....	9	430
Algier.....	1, 5; 21,	1022, 1023
Amsterdam.....	1, 23, 24, 27	
Antwerpen.....	13	601
Archangelsk.....	3, 112; 21,	1064, 1067
Barcelona.....	18	838
Batavia.....	11	519
Berlin.....	17	791
Bilbao.....	5	204
Bombay.....	16	765

Trælast (fortsat).

	Hefte.	Side.
Bordeaux.....	12	562
Calais.....	12	547
Frankfurt a. M.....	19	908
Genua.....	7, 325, 340	
Georgetown.....	1	14
Guatemala.....	1	16
Hamburg.....	10	446
Harburg.....	10	463
Havre.....	12, 540; 21,	1010, 1011
Kapstaden.....	19	903
Kjøbenhavn.....	6	255
Larnaca.....	22	1112
Leith.....	4	139
Lissabon.....	2, 85; 14,	666
London.....	9	401
Lübeck.....	5, 218, 221; 18,	861
Madrid.....	19	900
Malta.....	2	51
Marseille.....	17	812
Melbourne.....	4	171
Montevideo.....	14	634
München.....	21	1090
Nantes.....	12	555
Neapel.....	5	238
Newcastle N. S. W.....	13	592
New York.....	11	501
Paris.....	19	895
Piræus.....	2	60
Port au Prince.....	8	383
Quebec.....	15	704
Riga.....	18	850
Rio de Janeiro.....	8	373
Rouen.....	12	551
San Francisco.....	3	101
St. Petersburg.....	8	356
Smyrna.....	14	641
Sydney.....	13	587
Washington.....	1	44, 45
Træmasse.		
Amsterdam.....	1	24, 28
Antwerpen.....	13	605
Archangelsk.....	3	112
Barcelona.....	18	838
Berlin.....	17	792
Bilbao.....	5	204
Bordeaux.....	12	563
Buenos Ayres.....	15	687
Danzig.....	2	56
Genua.....	7, 324, 331	
Hamburg.....	10	458
Havre.....	12, 542; 21,	1010, 1012
Leith.....	4	147
Lissabon.....	2, 85; 14,	666
London.....	9	405
Marseille.....	17	812
Montevideo.....	14	634
Moskva.....	21	1039
Nantes.....	12	557
New York.....	11	504
Paris.....	19	895
Triest.....	12	574

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Træmasse (fortsat)			Velocipeder		
Venedig	15	716	Dresden	21	1047
Washington	1	44	Düsseldorf	2	71
Wien	7, 351; 21,	1051	Nürnberg	18	855
Trævarer.			Verktøil.		
Düsseldorf	2	72	Riga	18	852
Tyttebær.			Vildt.		
Lübeck	5	220	London	9	396
Washington	1	47	Vin.		
Tøier.			Cadiz	16	758
Shanghai	16	735	Havre	21	1016
Yokohama	21, 1095,	1096	Lissabon	14	666
Uld.			San Francisco	3	101
Adelaide	9	431	Væverier.		
Melbourne	4	169	München	21	1091
Montevideo	14	635	Whisky.		
Rostock	16	762	Leith	4	145
San Francisco	3	101	Zink.		
Sydney	13	583	Algier	21	1026
Uldmarkeder.			Amsterdam	1	24
Lübeck	16	761	Berlin	17, 783,	785
Uldvarer.			Frankfurt a. M.	19	910
Mexico	1	11	Æg.		
Stuttgart	22	1114	Riga	18	849
Washington	1	44	Øl.		
Yokohama	21	1096	Algier	1	7
Ure.			Buenos Ayres	15	686
Genf	22, 1109,	1110	Hamburg	10	462
Vaaben.			Malta	2	51
Mexiko	1	11	München	21	1092
			Rio de Janeiro	8	372
			Shanghai	16, 740,	741

Stipendiatberetninger.

	Hefte.	Side.
Indberetning fra konsulatstipendiat cand. jur. Leif Bøgh angaaende det tyske konsulatvæsen, dets organisation og virksomhed	20	913
Skrivelse fra kommerciel Oluf Falck-Ytter	2	89

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsulerm.m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 1. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjofart. 1901.

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

Algier.

Aarsberetning for 1899 fra konsul Severin Houge, dateret 26de januar 1901.

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	1 016	9	9 273	11	10 289	-	-	3	3 123	3	3 123
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	2	1 016	9	9 273	11	10 289	-	-	3	3 123	3	3 123
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	10	9 999	10	9 999	-	-	21	22 588	21	22 588
Seilskibe	2	733	1	494	3	1 227	-	-	-	-	-	-
Sum	2	733	11	10 493	13	11 226	-	-	21	22 588	21	22 588
Totalsum af ladede fartøier.	4	1 749	20	19 766	24	21 515	-	-	24	25 711	24	25 711
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7 165	8	7 165
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7 165	8	7 165
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	15	15 416	15	15 416	-	-	4	2 828	4	2 828
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	2	733	1	494	3	1 227
Sum	-	-	15	15 416	15	15 416	2	733	5	3 322	7	4 055
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	15	15 416	15	15 416	2	733	13	10 487	15	11 220

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 219 502.54, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 274 504.38.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 860.82 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 20 dr. 22 307.14 tons, til hovedstationen 4 dr. 4 869.63 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 610.23, ved vicekonsulstationerne kr. 1 496.26; heraf tilfaldt konsulen kr. 748.13 + 610.23 = kr. 1 358.36.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 279.65; ved vicekonsulsstationerne kr. 1 030.16; heraf tilfaldt konsulen kr. 515.08 + 279.65 = kr. 794.73. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 153.09.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 28.07, i svenske sager kr. —, i andre sager kr. 10.10; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 26.61, i svenske sager kr. 32.54, i andre sager kr. 5.05.

Fordelte paa distriktets stationer.

Ankomne til:	Svenske skibe.		Norske skibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Algier	4	4 870	11	10 289	15	15 159
Oran	4	4 173	11	9 325	15	13 498
Bône	9	11 360	14	14 513	23	25 873
Philippeville	1	628	1	818	2	1 446
Bougie	2	1 276	2	1 986	4	3 262
	20	22 307	39	36 931	59	59 238

Til havne i distriktet, hvor intet vicekonsulat findes.

	Svenske skibe.		Norske skibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Benisaf	1	1 532	21	23 858	22	25 390
Arizew	—	—	1	586	1	586
	1	1 532	22	24 444	23	25 976

De til konsulatdistriktet for handelsoperationer ankomne skibe udgjorde altsaa et antal af 82 dr. 85 214 tons.

Heraf er: 21 svenske dr. 23 839 tons
61 norske „ 61 375 „

Sammenlignet med de sidste 5 aar stiller forholdet sig saaledes:

1899	82	skibe	dr. 85 214	tons
1898	75	—	„ 75 016	„
1897	42	—	„ 44 362	„
1896	37	—	„ 35 062	„
1895	39	—	„ 30 448	„

De til konsulatstationerne ankomne skibe har medbragt følgende ladninger:

Svenske: 1 skib fra Sverige planker, 3 do. fra andre lande trælast, 1 do. fra do. fosfat (transit), 4 do. fra do. kul, 11 do. fra do. i ballast.

Norske: 1 skib fra Norge træ, 1 do. fra do. træ og is, 2 do. fra do. is, 2 do. fra andre lande træ, 1 do. fra do. træ og tobak, 12 do. fra do. kul, 1 do. fra do. stykgods, 1 do. fra do. korn, 18 do. fra do. i ballast.

Af disse er igjen afgaaede:

Svenske: 1 skib til andre lande med jernmalm, 1 do. til do. crin végétal, 1 do. til do. alfa, 3 do. til do. mineral, 2 do. til do. fosfat, 1 do. til do. fosfat og tobak, 3 do. til do. kork, 1 do. til do. johannesbrød, 7 do. til do. i ballast.

Norske: 1 skib til andre lande med stykgods, 1 do. til do. restladning af stykgods, 1 do. til do. partladning af byg, 6 do. til do. alfa, 8 do. til do. fosfat, 4 do. til do. mineral, 2 do. til do. jernmalm, 1 do. til do. korn og johannesbrød, 15 do. til do. i ballast.

Fragterne for træ og is har været noget nær de samme som fjoraarets, henholdsvis fr. 60—65 og 24—25 pr. ton. Kulfragterne har været en smule højere, fra fr. 9.50—13.20 pr. ton. De fleste svenske og norske skibe paa Algeriet gaar imidlertid i timecharter.

De optjente bruttofragter har været:

For ankomne svenske skibe	fr. 166 336
„ afgaaede „ —	„ 192 068
	fr. 358 404
For ankomne norske skibe	fr. 316 864
„ afgaaede „ —	„ 381 395
	fr. 698 259

I aaret 1899 har 3 paamønstringer fundet sted, alle med norske skibe.

Med hensyn til exporten af fosfat og mineral har Sverige og Norge deltaget paa følgende maade:

Fosfat: Svenske skibe 3 med 3 723 tons, fragt	55 000 francs
Do. Norske — 8 „ 6 967 „ „	158 875 „
Mineral: Svenske skibe 3 med 3 486 tons, fragt	58 753 francs
Do. Norske — 4 „ 5 312 „ „	87 000 „

Naar Algeriets handelsforhold skal fremstilles, tør det have sin interesse at forudskikke nogle korte, orienterende bemærkninger om denne koloni's nuværende størrelse og dens udvikling.

Med en kystlinje af 1 100 km.'s længde indtager den franske koloni Alger et areal, der er 70 000 kv. km. større end moderlandet eller 600 000 kv. km., hvoraf 14 millioner hektar er dyrkbart og frugtbart land, resten dels græsange, dels ørken.

Befolkningen udgjør $4\frac{1}{2}$ million mennesker af de forskjelligste racer, hvoraf 600 000 europæere.

Indbyggerantallet for de 5 største havnebyer er:

Alger med forstæder .	133 000,	hvoraf	100 000	europæere
Oran	85 000	—	70 000	—
Bône	35 000	—	14 000	—
Bougie	13 000	—	4 500	—
Philippeville	21 000	—	15 000	—

Af europæerne udgjør italiencere og spaniere et overmaade stort antal, et forhold, der under hensyn til den lorte adgang til naturalisation har vakt betænkeligheder inden Frankrigs ledende kredse.

Hovednæringsveien er agerbrug og vinavl, for den sidstes vedkommende er produktionen fra i 1880 at være 455 350 hl. i 1899 steget til 4 453 137 hl. Af korn dyrkes væsentlig byg, hvede, rug, havre og mais. Paa frembringelse af frugt og grønsager lægger man stedse mere arbeide, og tobaksdyrkningen foregaar efter en meget stor maalestok.

Algeriet har store rigdomme paa mineralier, og der foretages stadig nye exploitationer af jern, kobber, zink og kviksølv, ligesom der forefindes flere petroleumskilder og saltminer. Om den udvikling, den algierske handel er undergaaet, siden kolonien blev erobret af franskmændene, faar man bedst begreb ved at sammenligne exporten for aarene

1838 til en værdi af fr.	4 452 825
1858 - — " — - "	38 612 200
1878 - — " — - "	130 445 710
1898 - — " — - "	285 768 687

Algeriets handelsomsætning med moderlandet er større end de øvrige franske koloniers tilsammentagne nemlig for 1899 til en værdi af for

Alger	540 097 000 francs
Andre kolonier .	437 300 000 "

og hvis man vil sammenligne Algiers hele handel med Norges, ser man, at medens sidstnævnte land har en omsætning til en værdi af fr. 652 638 889 for 1899, er Algeriets for samme aar 666 263 155 francs.

Algiers naturrigdomme vilde imidlertid kunne udnyttes adskillig mere, hvis man havde kul, og hvis kommunikationerne var bedre. Imidlertid arbejdes der nu meget for at hjælpe paa disse sidste, og er der saaledes med hensyn til jernbaner dels under bygning dels projekteret linjer, der betragtelig vil forøge det nuværende jernbanenets længde, der er 2 905 km.

Med Frankrige har man daglig forbindelse, væsentlig over Marseille.

For aaret 1899 udgjorde Algeriets handelsomsætning med udlandet

fr. 103 465 868 mod
 „ 105 616 230 for 1898.

Importen androg til fr. 49 525 789
 Exporten — — „ 53 940 079

fr. 103 465 868

Sammenlignet med aaret 1898 viser det for importens vedkommende en nedgang af 23.24 pct. og for exportens en opgang af 31.27 pct.

Den samlede handelsomsætning for 1899 stiller sig saaledes:

Med udlandet fr. 103 465 868
 Transitvarer „ 22 700 287
 Med Frankrige „ 540 097 000

fr. 666 263 155

hvilket repræsenterer en forøgelse af 13.31 pct. mod aaret 1898, da totalomsætningen udgjorde fr. 587 991 645.

Importen fra udlandet fordeler sig paa de forskellige artikler med følgende værdier:

Dyr og dyriske stoffe fr. 8 736 810
 Vegetabilier „ 22 319 130
 Mineralier „ 8 970 299
 Fabrikvarer „ 9 499 550

fr. 49 525 789

Indførselen fra Norge havde en værdi af fr. 119 580.

Sveriges export til Algier er fra 1898 steget med fr. 379 058.

Indførselen af træ har været fordelt paa følgende lande:

	Tons over 80 m/m.	80—35 m/m.	35 m/m.	Kassebord.	Total.
Sverige	319	11 520	—	—	11 839
Norge	—	—	—	206	206
Rusland	—	3 997	2 139	90	6 226
Canada	950	3 750	—	—	4 700
Østerrige-Ungarn .	2 596	2 322	—	327	5 245
Forenede Stater .	1 686	—	—	—	1 686
Rumænien . . .	—	—	1 822	190	2 012
Andre lande . . .	2 438	372	1 021	24	3 855
	7 989	21 961	4 982	837	35 769

Den samlede værdi af træindførselen var fr. 5 512 121.

Indførselen af træ fra Sverige viser saaledes:

	11 839 tons	til en værdi af fr.	1 144 874
og	56 " høvlet virke	"	13 947
	11 895 tons	til en værdi af fr.	1 158 821
1898	8 859 " - — " - "		791 671
altsaa	3 036 tons	til en værdi af fr.	367 150

mere i aaret 1899 end aaret forud.

Indførselen af træ fra Norge bestaar i 206 tons kassebord til en værdi af fr. 51 533.

Af fiskeimporten fremhæves:

	Klipfisk: Spanien	kg.	5 026
	— Andre lande	"	109
til en værdi af fr.	2 824.		
	Stokfisk: Norge	kg.	1 470
	— Italien	"	6
til en værdi af fr.	1 181.		

Af tran:

Levertran: Norge kg. 1 875

Anden: Norge kg. 6 000, England kg. 1 613, de Forenede Stater kg. 272, andre lande kg. 19, til en værdi af fr. 7 298.

Af konserver:

Sardinier: Portugal kg. 1 283, Spanien kg. 3 539, andre lande kg. 1 404.

Andre: England kg. 1 025, Italien kg. 41, andre lande kg. 132, til en værdi af fr. 7 999.

Af fyrstikker:

Sverige kg. 13 474, Belgien kg. 32 918, Italien kg. 4 547, andre lande kg. 119 til en værdi af fr. 16 951.

Af is:

Norge tons 1 200 til en værdi af fr. 36 000.

Af møbler: Stole:

Sverige kg. 2 133, Norge kg. 1 920, Italien kg. 1 945, andre lande kg. 1 965, til en værdi af fr. 15 926.

Af karton:

Sverige kg. 6 675, Nederlandene kg. 2 508, Belgien kg. 28 947, Schweiz

kg. 3 249, Italien kg. 2 730, andre lande kg. 2 359, til en værdi af fr. 23 734.

Jern fra Sverige:

Kg. 10 175 til en værdi af fr. 1 638.

Endvidere bemærkes indførselen af:

Tørrede figener:

Spanien kg. 1 072 392, andre lande kg. 4 743 til en værdi af fr. 226 199.

Øl:

Tyskland kg. 62 300, England kg. 4 000 til en værdi af fr. 24 503.

Smørimporten var:

Ferskt smør kg. 1 080, saltet kg. 11 908 til en værdi af fr. 32 902.

Algeriets import fra udlandet er for de sidste 6 aar følgende:

1894 til en værdi af fr.	59 992 343
1895 - " - "	52 386 328
1896 - " - "	51 436 012
1897 - " - "	48 793 070
1898 - " - "	64 524 317
1899 - " - "	49 525 789

Fra Frankrige indførtes til Algier i 1899 for fr. 260 421 593.

Exporten fra Algeriet til udlandet, der i 1898 androg til en værdi af fr. 41 091 913 er for aaret 1899 steget til fr. 53 940 079, altsaa en forøgelse med fr. 12 481 166 eller 31.26 pct.

Fördelt paa de 3 hovednæringsveie giver exporten for 1898 og 1899 følgende zifre:

	1898.	1899.
Næringsmidler fr.	4 076 119	fr. 5 540 491
Raastoffe " .	28 510 544	" 38 021 330
Tilvirkede artikler . . . " .	8 505 250	" 10 378 258
	fr. 41 091 913	fr. 53 940 079

Af værdien af de exporterede varer falder paa følgende lande:

England fr. 15 800 000, Belgien fr. 5 500 000, Tunis fr. 4 800 000, Italien fr. 4 500 000, Fransk-asiatiske kolonier fr. 3 700 000, Tyskland fr. 4 200 000, Holland fr. 3 800 000, Rusland fr. 2 300 000, Spanien fr. 2 300 000, Forenede Stater fr. 1 600 000, Østerrige-Ungarn fr. 1 400 000, Marokko

fr. 600 000, Grækenland fr. 200 000, Danmark fr. 88 000, Sverige fr. 3 600, Norge fr. 2 800.

For Sveriges og Norges vedkommende er ovenstaaende tabel ikke noget exakt angivende af deres import fra Algier, idet denne for en stor del foregaar over Tyskland og Belgien og derfor i de statistiske opgaver bliver anført under disse landes import fra Algier.

Den vigtigste exportartikel i 1899 er fosfat, hvoraf der udskibedes tons 191 810 til en værdi af fr. 8 631 463.

Følgende lande er de væsentligste forbrugere af denne artikel.

England tons 73 000, Italien tons 45 744, Tyskland tons 43 000, Østerrike tons 5 470, Holland tons 5 150, Japan tons 4 800, Rusland tons 4 000, Belgien tons 3 100, Spanien tons 3 850, Rumænien tons 3 600.

Af vin udførtes til de forskjellige lande:

Ny Caledonien	liter 1 096 640
Belgien	” 629 269
Tyskland	” 596 171
Tunis	” 400 908
Holland	” 380 111
Danmark	” 245 522
Skibsprovisioner	” 238 656
Indo-Kina	” 36 896
Engelske besiddelser . .	” 3 751
Andre lande	” 122 856

Af poteter udførtes kg. 740 576.

Af erin végétal udførtes til Tyskland kg. 5 114 270.

Alfaexporten beløb sig til tons 88 000, hvoraf til England tons 80 000.

Af jernmalm er udført tons 578 909, hvoraf til Holland tons 320 000 og til England tons 220 000.

Algeriets export til udlandet stiller sig saaledes for de sidste 6 aar:

1894 til en værdi af fr.	34 427 469
1895 - — — — - ”	38 551 954
1896 - — — — - ”	34 233 031
1897 - — — — - ”	38 868 388
1898 - — — — - ”	41 091 913
1899 - — — — - ”	53 940 079

Algeriets export til Frankrige havde for aaret 1899 en værdi af fr. 279 675 000.

Toldintraderne for 1899 var:

Import	fr. 13 573 184
Statistik	” 200 508
Navigation	” 233 093
Akcessorier	” 576 247
	fr. 14 583 032

Kornhøsten har i 1899 været daarligere end aaret forud nemlig:

	1899.	1898.
Hvede	6 187 943 qx	7 379 317 qx
Byg	7 150 750 qx	9 028 420 qx
Andre sorter	986 900 qx	1 218 469 qx

Vinhøsten har trods en tilvæxt i beplantningen af en 17 000 hekt. givet et ca. 24 000 hl. mindre udbytte end foregaaende aar nemlig 4 453 000 hl. mod 4 477 000 hl. i 1898.

Græshopperne har i aar herjet specielt det sydlige af departementet Constantine, og ca. 1 127 000 hektarer korn- og vinmarker har været hjemsøgt.

Koralfiskerierne, som paa den algierske kyst har givet et jevnt udbytte af 50—60 000 francs, er for det sidste aar gaaet ned til 40 000 francs. Til at opbølge dette fiskeri er kysten blevet delt i 3 zoner, hvor der alternativt kan fiskes i den ene zone fem aar i træk med absolut fredning af de andre.

Udbedring af de algierske havne foregaar stadig. I Algier er det nye kai- og havneanlæg ved Agha under arbejde, men nogen del af det opfyldte terræn er ikke endnu afgivet til benyttelse. Til Bougie's havn er bevilget en sum af fr. 1 350 000. Mostaganem har faaet sig tilstaaet et beløb af fr. 2 300 000 til havnearbejder, og til udvidelse og forbedring af havnen i Bône er bevilget et beløb af fr. 6 045 426, saa for disse tre havnes vedkommende er nu arbejdet i fuld gang.

Projekter om udvidelse af Oran's havn og om forlængelse af jetéen ved Philippeville er endnu ikke blevet sanktioneret af deputeretkammeret.

Hvad angaar jernbanenettet, da har dette endnu ikke undergaaet nogen forandring eller udvidelse i 1899.

Undet arbejde, der formodentlig vil afsluttes til næste aar, er fortsættelsen af selskabet Franco-Algérienne's linjer fra Aïn-Sefra til Djenien-bou-kegz 84.7 km. og derfra til Duverrier 31 km. Denne linje ligger meget nær den marokkanske grænse.

Projekter, som dog endnu ikke er approberede, foreligger om bygning af forskjellige baner med tilsammen en længde af 1119 km. med et samlet kostende af 140 millioner francs.

Alle algierske baner drives under statens garanti for forrentelse af de i dem nedlagte summer, og de beløb, staten aarlig maa udbetale, er gennemsnitlig 25 millioner francs.

Sundhedstilstanden i hele Algeriet har for aaret 1899 været meget tilfredsstillende. Paa grund af den i Oporto udbrudte pest blev de algierske havne lukkede for skibe kommende fra nævnte sted, medens skibe kommende fra øvrige portugisiske og spanske havne kun blev underkastet en streng sanitær opsigt, og fra den 28de august traadte i kraft for Algeriet det i Frankrige gjældende dekret af 4de januar 1896 om obligatorisk sundhedspas for skibe kommende fra Portugal og Spanien.

Mexico.

Aarsberetning fra generalkonsul Josef Breier for fiskalaaret 1ste juli 1899—30te juni 1900, dateret 27de januar 1901.

Den direkte indførsel fra og udførsel til Norge og Sverige udgjorde ifølge den officielle statistik i \$:

	Indførsel.		Udførsel.	
	1898—1899.	1899—1900.	1898—1899.	1899—1900.
Norge . . .	73 675	91 909	Intet	Intet
Sverige . . .	58 500	44 038	Intet	250

Indførselen fra Norge udviser saaledes en forøgelse af \$ 18 234.

Indførselen til Mexico i:

Aar.	Toldfrie artikler.	Toldpligtige.	Sum.
1898—1899 . . .	7 627 766	43 241 428	50 869 194
1899—1900 . . .	9 503 827	51 814 348	61 318 175

altsaa en forøgelse for sidste aar af \$ 10 448 981.

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

Skibsfarten i fiskalaaret sees af følgende opgave:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons varer.	Antal.	Tons varer.	Antal.	Tons varer.
Ankomne	5 232	1 007 022	3 815	250 431	9 047	1 257 453
Afgaaede	5 102	463 473	3 801	119 720	8 903	583 193
Sum	10 334	1 470 495	7 616	370 151	17 950	1 840 646

Det merkeligste træk i statistiken over Mexicos import til og export fra fremmede lande er den enorme handelsbalance i Mexico's favør i handelen med de Forenede Stater, idet indførselen fra disse for sidste fiskalaar har en værdi af \$ 31 026 435 og udførselen en værdi af \$ 116 105 935; lignende er forholdet med hensyn til Cuba, idet indførselen har en værdi af \$ 49 637 og udførselen en værdi af \$ 5 882 029. De Forenede Stater tager hovedmassen af Mexicos mineraler og landbrugsprodukter, og Cuba er til en vis grad afhængig af Mexico med hensyn til enkelte fødemidler som kvæg og fjærkræ etc.

De vigtigste indførselsartikler er:

	1898—1899.	1899—1900.
Maskiner	\$ 7 988 362	\$ 9 843 880
Jern og staal	" 5 676 329	" 8 707 301
Bomuldsvarer	" 5 853 424	" 5 870 175
Drikkevarer	" 2 662 356	" 2 809 986
Kemiske produkter	" 2 078 405	" 2 450 028
Uldvarer	" 1 846 653	" 1 998 968
Vaaben og sprængstoffer	" 1 231 665	" 1 715 575
Papir af alle slags	" 1 829 164	" 2 126 630
Raa bomuld	" 1 015 508	" 855 462
Kjøretøjer	" 1 069 979	" 1 392 847
Lervarer	" 1 204 562	" 1 297 109
Silkevarer	" 1 208 140	" 1 429 899
Husgeraad	" 364 073	" 516 136
Hermetik	" 493 576	" 463 294

Denne opgave viser jevn forøgelse for næsten alle artikler, særlig maskiner samt jern og staal, og denne stigning ser ud til at ville holde sig en tid. I min forrige årsberetning var indløbet en fejl, idet forbruget af raa bomuld blev angivet blot for 6 maaneder istedetfor for fiskalaaret. De rigtige tal for aaret 1898—1899 er: forbrug af raa bomuld 26 518 059 kg., produkternes værdi mex. \$ 29 753 414, medens tallene for det sidst forløbne aar er: forbrug af raa bomuld 28 985 253 kg., produkternes værdi mex. \$ 35 458 577; forholdet stiller sig saaledes meget gunstig, da priserne paa de færdige artikler langt overskrider dem, som man opnaaede aaret forud. I denne enkelte industrigren beskjeftigedes 27 767 personer i 144 fabrikker.

Exporten fra Mexico havde i 1899—1900 en værdi af \$ 150 056 360 mod \$ 138 478 137 i aaret 1898—1899, hvilket saaledes udviser en forøgelse af over 11½ million \$. De vigtigste exportartikler og deres værdi er:

	1899.	1900.		1899.	1900.
Sølv . . .	67 280 964	63 582 734	Tømmer) .		2 223 415
Guld . . .	8 914 639	7 422 290	Farvetræ / .	3 266 015	1 798 709
Henequen .	18 711 325	26 099 388	Huder og skind	3 594 272	4 165 279
Kaffe . . .	7 936 908	10 898 678	Bly . . .	3 786 144	3 504 733
Levende kvæg	4 831 662	6 034 411	Kobbererts .	1 465 521	43 552
Tobak . . .	2 515 606	1 645 576	Kobber . . .	4 135 613	9 863 902
			Vanilje . . .	—	1 281 436

Som det af denne tabel vil sees, er udførselen baade af guld og sølv gaaet noget ned, medens kobberexporten er steget med næsten 100 pct. Det vigtigste karaktertræk er dog stigningen i udførselen af landbrugsprodukter som f. eks. henequen med næsten 8 millioner, kaffe 3 millioner, huder og skind, kvæg o. s. v.

Af kaffe var avlingen og kvaliteten god; priserne varierede mellem \$ 17 og 20 for ringere og mellem \$ 22 og 25 for gode kvaliteter pr. 100 lbs.

Tobak gav rig afkastning af god kvalitet; de betalte priser var efter lokaliteten fra \$ 15—30 for dækblade, fra \$ 5—7 for almindelig bladtobak til cigarer og for ringere kvaliteter \$ 3—5 pr. 25 lbs.

Udførselen af landbrugsprodukter steg markant, idet værdien af eksporterede vegetabiliske og dyriske produkter overskred foregaaende aars med \$ 12 000 000.

Grubedriften kan glæde sig ved en uafbrudt udvikling. Antallet af mutingsbreve i sidste fiskalaar var 2 184 med 338 99 „claims“, hver paa en hektar. De stater, i hvilke der er det største antal gruber, er Durango, Sonora og Chihuahua. Landets industrielle udvikling har ogsaa ledet til større virksomhed i kulgrubedriften.

Udbedring af havnen i Vera Cruz. I det tidsrum, som nærværende beretning omfatter, er en strækning af 500 meters dække blevet anbragt paa den nordvestlige sjømur ved Vera Cruz's havn, og en strækning af 100 meter af den nordøstlige bølgebryder er blevet fuldført, hvorhos der er gjort betydelige fremskridt med bygningen af jetéerne 1 og 3.

Udbedringer i Tampico. I Tampico er pakhoderne, der hører til toldbodbygningen, blevet taget i brug, og selve toldboden vil inden kort tid være færdig. Arbeidet med gjenopførelsen af toldbodkaien er paabegyndt.

Til arbeidet med udbedring af havnen i Manzanillo er der til dato blevet anvendt 27 000 kubikmeter naturlig sten til bygning af jetéen og 26 000 kbm. sten og lere til reservoiret i Tepalcates. 23 000 kbm. af Ventanas-kanalen er blevet udhulet. Forbindelse er blevet tilveiebragt mellem bugten og Playa de Enmedio.

Fyrvæsenet. Fyret paa Punta Molas og Punta Celarain paa øst-

kysten af Yucatan er nylig traadt i virksomhed, ligesaa lysbøierne La Blanquilla ved Vera Cruz, El Rio ved Anton Lizardo saavel som fyret ved Puerto Angel. Bøierne ved havnen La Paz er blevet behørig repareret.

Forandringer er blevet indført i de indgaaede kontrakter om udførelse og fuldendelse af udbedringerne i havnene ved Coatzacoalcos og Salina Cruz, om bygning af en kai i Progreso's havn, og kontrakten om istandbringelse af en dampskibsforbindelse mellem gulfhavne og østkysten af Yucatan er bleven ophævet.

Siden april sidstleden er jernbanelinjerne i republiken blevet øget med 859 kilometer; den samlede længde af hele jernbanenettet er nu 14 573 kilometer.

Det samlede antal af expederede postpakker beløb sig til 187 000, hvilket udgjør en stigning mod forrige periode af 37 000. Den samlede korrespondance beløb sig til et antal af 74 millioner postforsendelser, hvilket repræsenterer en forøgelse af 7 000 000. I hele fiskalaaret 1899—1900 var der en forøgelse af \$ 270 000 mod forrige aar. Paa forslag af Mexicos generalpoststyrelse er der truffet foranstaltninger til udveksling af postanvisninger med Tyskland, Frankrig, Italien og Storbritannien.

Telegrafnettet er i aaret blevet forøget med 632 kilometer nye linjer; trafikken overskred forrige aars med 11 pct.

Finanser. Den samlede sum af statsindtægter i finansaaet opgik til mere end \$ 63 500 000 og overskred saaledes forrige aars indtægter med omkring 3½ million. Udgifterne var ikke saa store som indtægterne og dette tiltrods for de mange og store tillæg til budgettet, som bevilgedes af kammeret i fiskalaarets løb, saa at aaret 1899—1900 ligesom de foregaaende afsluttedes med et betydeligt overskud i statskassen, beløbende sig til 32 millioner dollars.

Hær og flaaede. 32 mitrælløser er blevet bestilt fra Europa for at komplettere reservebeholdningen. I arsenalet har man fortsat arbeidet med at forandre 10 000 remingtongeværer for at gjøre dem af samme kaliber som Mausergeværet, hvormed infanteriet er bevæbnet. En ny model af Mondragons hurtigskydende feltkanon er blevet prøvet og vil sandsynligvis blive antaget som artillerikanon. Krigen mod Yaqui-indianerne i Sonora og Maya-indianerne i Yucatan er praktisk talt over, idet de tropper, der tilbageholdes i de nævnte distrikter, er beskæftiget med at forfølge marodører og gjenoprette roligheden.

Diskontoen, som forrige aar gik ned til 6—7 pct., er gaaet op til 10—12 pct. dels som følge af overspekulation i bank- og industripapirer og dels paa grund af den forøgede efterspørgsel efter og skibning af mexikanske dollars til Indien og Kina. Skibningerne antog saadanne foruroligende dimensioner — i maanederne august, september og oktober £ 9 000 000 mere end i det tilsvarende tidsrum forrige aar —, at regjeringen vedtog særegne bestemmelser for saavidt muligt at hindre udførselen af sølv i barrer og bevæge producenterne til at lade dette præge her.

Bomuldsindustrien. Oprettelsen af formange fabrikker og den deraf følgende overproduktion, der langt overskred forbruget, endvidere de for

tiden herskende høje priser paa bomuld, \$ 27.00—28.50 mod \$ 18.00—19.00 til samme tid forrige aar, tvang endel fabriker til at lukke, og sandsynligvis vil flere følge efter, indtil produktionen kommer i bedre samklang med efterspørgselen.

Georgetown, Demerara.

Aarsberetning for 1899 fra konsul I. H. de Jonge.

Af norske skibe ankom i 1899 til Georgetown 37 dr. 33 388 tons, deraf dampskibe 25 dr. 28 305 tons og seilskibe 12 dr. 5 083 tons. De af disse skibe erlagte konsulatavgifter beløber sig til \$ 362.84 eller £ 75. 1. 10.

Ingen svenske skibe ankom i 1899 til Georgetown.

Ovennævnte dampskibe er i virkeligheden kun 3, der var befragtet i trade mellem New-York og Georgetown.

Der er heller ikke i det forløbne aar nogen direkte handelsforbindelse at berette om med Norge og Sverige, og den eneste hidtil importerede artikel, nemlig svenske fyrstikker, er nu udestængt fra markedet paa grund af den høje beskyttelsestold, der er blevet paalagt til ophjælp af den lokale industri.

Der foregaar ingensomhelst indførsel af norsk tømmer her, medens umaadelige kvantiteter af white pine og pitchpine importeres fra Canada og Amerikas Forenede Stater. Jeg skulde tro, at der med de nuværende høje priser for disse varer i de nævnte lande maatte være anledning til at skaffe skandinavisk trælast indpas paa markedet. Ogsaa tør, saltet fisk kommer fremdeles udelukkende fra kanadiske havne.

Indførselen og udførselen viser begge nedgang mod foregaaende aar, idet førstnævnte beløber sig til omkring £ 1 300 000 og sidstnævnte til £ 1 500 000. De vigtigste exportartikler er som sedvanlig sukker og biprodukter ved fabrikationen deraf som rum, samt guld.

Der udskibes herfra en fortrinlig sort gul melasse, som er meget søgt i Holland til fabrikation af sirupskager, honningkager o. s. v.; jeg tror, man gjerne købte denne artikel i Skandinavien, hvis fabrikanterne kun kjendte til den.

Ordningen af grænsespørgsmaalet med Venezuela har endnu ikke bidraget til fremme af guldmineindustrien, men dette kan maaske skrive sig fra den usedvanlig trykkede stemning paa markedet i Europa.

Kolonien her sendte forrige sommer to delegerede, hvoraf den ene var den norske og svenske konsul, til Washington for at forhandle om afsluttelse af en paa gjensidighedsprincippet bygget handelstraktat med de Forenede Stater for at opnaa reduktion af afgifterne paa begge landes produkter; denne sag er nu bragt i orden; man venter kun paa de Forenede Staters senats ratifikation.

Guatemala.

Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul H. Payens.

Indførsel.

Medens i tidligere aar denne fristats toldintrader var hovedindtægtskilden for statshusholdningen, er disse i den senere tid aftaget saa meget, at de nu først figurerer i anden række, og indførselen af fremmede varer er ved dette aars slutning blevet reduceret til en tredjedel af indførselsværdien for fire aar siden.

Nedenstaaende udviser en sammenlignende oversigt over importen i de sidste fem aar:

1895		\$ 7 129 301 i guld
1896		” 9 143 354 —
1897		” 6 867 857 —
1898		” 3 880 668 —
1899		ca. ” 3 000 000 —

Beløbet af den herfor indbetalte told udgjorde i

1895		\$ 9 143 354.80 guatemalamynt
1896		” 7 068 451.15 —
1897		” 4 430 148.10 —
1898		” 3 107 963.00 —
1899		” 2 744 921.93 —

Den nylig i betydelig grad forhøjede indførselstold, ligesom ogsaa den i nogle aar stedfundne abnorme vareindførsel, hvis størrelse ikke stod i forhold til forbruget, og som havde til følge en overfyldning af det herværende marked, er den væsentligste aarsag til vareindførselens aftagen. Dertil kommer fremdeles den herværende nationalmynts ved regjeringens udstedelse af 6 millioner pesos papirpenge forårsagede værdiforringelse, hvorved kurserne for veksler paa Europa selvfølgelig gik op til en enorm høide. Da nu de handlende havde at dække sine bestillinger i guld, men ikke vilde udsætte sig for de fabelagtige kurssvingninger, reducerede vareordrene sig til et minimum; kun det allernødvendigste blev bestilt, og nogle firmaer renoncerede overhovedet paa at gjøre nye varebestillinger.

Medens den herværende sølvpeso for nogle aar siden repræsenterede en værdi af reichsmark 3.50, gaves der i dette aar øieblikke, hvori papirpesoen værdi sank ned til 50 pfenig, og det er meget let at forstaa, hvilke store tab de her etablerede, med Europa arbejdende importører maatte lide.

Udførsel.

Totalexporten i 1899 beløber sig til \$ 2 408 979.36 i amerikansk guld. Udførselstolden heraf udgjorde \$ 815 551.60 i guatemalamynt.

Blandt udførselsprodukterne indtager som sedvanlig kaffe den mest fremtrædende plads. Der blev i det hele afskibet 79 065 centner afskallet kaffe (café en oro) til en omtrentlig gennemsnitspris af \$ 10.00 guld ombord i guatemalahavne = \$ 790 650, samt 139 643 centner kaffe i skaller (café en pergamino) til ca. \$ 8.00 i guld pr. centner = \$ 1 117 136.00.

Deraf blev afskibet til:

Tyskland . . .	110 272	centner afskallet kaffe og	227 708	centner i skaller
England . . .	34 947	— " — "	116 276	— - —
Forenede Stater	94 862	— " — "	26 646	— - —

medens resten fordelte sig paa afskibninger til Frankrige, Sydamerika og Italien.

Af andre exportprodukter kan anføres:

10 430	centner sukker	til en værdi af guld \$	31 290
12 945	— huder	— " —	155 345
3 567	— kautschuk	— " —	178 344
99 192	bushels bananer	— " —	49 596
1 324 823	fod gavntømmer	— " —	52 993

ligesom ogsaa mindre kvantiteter kokosnødder, raadyrskind, sarsaparilla o. s. v.

Træudskibningen foregik til England, Frankrige og Belgien.

Landets endnu meget ugunstige finansielle stilling har desværre bevirket stansning i enkelte betydelige foretagender i jernbanebygningen; dog træffer regjeringen ivrige foranstaltninger til opbælg af forholdene, der synes at stille i udsigt for aaret 1900 et omsving til bedste for landet.

Fiume.

Aarsberetning for 1900 fra konsul A. F. Luppis,

dateret 31te december 1900.

Af norske skibe ankom i 1900 til Fiume med ladning et dampskib dr. 753 tons og et seilskib dr. 1 082 tons, tilsammen 2 dr. 1 835 tons, og i ballast 1 seilskib dr. 311 tons. Af disse afgik med ladning 2 dr. 1 393 tons og i ballast 1 dr. 1 122 tons. Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 84 100.00.

3 svenske skibe dr. 3 163 tons ankom i aarets løb til Fiume.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 136.28, af svenske skibe kr. 200.85.

Aaret udmerker sig ikke særlig i nogen henseende bortset fra, at frag-

terne er gaaet op, og at skibsfarten baade med damp og seil er foregaaet med god fortjeneste og har sat liv i rederivirksomheden ved at give stødet til dannelsen af nye dampskibsselskaber særlig i farten paa Indo-China.

Indførsel og udførsel holder sig stadig paa samme stadium; de store partier trælast, som er lagret her, giver ikke anledning til synderlig store forretninger.

De tre norske og tre svenske skibe, som anløb havnen, afgik til Frankrige og Italien med trælast.

Amsterdam.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Ernst Philipson,

dateret 22de februar 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.	58	23 883	113	73 815	171	97 698	51	21 721	51	23 557	102	45 278
Seilskibe	2	337	3	1 616	5	1 953	1	294	3	1 212	4	1 506
Sum	60	24 220	116	75 431	176	99 651	52	22 015	54	24 769	106	46 784
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	83	32 457	304	263 377	387	295 834	56	17 090	36	35 394	92	52 484
Seilskibe	40	9 433	62	42 301	102	51 734	8	1 833	12	6 332	20	8 165
Sum	123	41 890	366	305 678	489	347 568	64	18 923	48	41 726	112	60 649
Totalsum af ladede fartøier	183	66 110	482	381 109	665	447 219	116	40 938	102	66 495	218	107 433
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	2	1 599	2	1 599	-	-	73	56 008	73	56 008
Seilskibe	1	496	2	543	3	1 039	2	337	2	1 145	4	1 482
Sum	1	496	4	2 142	5	2 638	2	337	75	57 153	77	57 490
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	11	5 702	11	5 702	5	4 042	302	248 072	307	252 114
Seilskibe	-	-	3	823	3	823	46	16 932	46	35 024	92	51 956
Sum	-	-	14	6 525	14	6 525	51	20 974	348	283 096	399	304 070
Totalsum af ballastede fartøier.	1	496	18	8 667	19	9 163	53	21 311	423	340 249	476	361 560

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr 3 140 067.00
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 554 534.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier dr. 2 585 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 241 dr. 212 647 tons,
til hovedstationen 56 dr. 55 893 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 4 209.12,
ved vicekonsulsstationerne kr. 20 508.04; heraf tilfaldt generalkonsulen
kr. 10 254.02.

Af svenske fartøier ved hovedstationen kr. 3 275.50, ved vicekonsuls-
stationerne kr. 8 737.42; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 4 368.71.

Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 22 107.35.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 166.80 og i
svenske kr. 147.45; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 993.25 og i
svenske sager kr. 151.35.

Begge landes skibsfart udgjorde tilsammen:

	Antal.	Tons.
Ankomne med ladning . . .	903	658 723
— i ballast . . .	22	10 306
Ialt	925	669 029

	Antal.	Tons.
Afgaaede med ladning . . .	313	153 531
— i ballast . . .	620	523 047
Ialt	933	676 578

En oversigt over de forenede rigers skibsfart paa distriktet i den fore-
gaaende femaarsperiode udviser:

	Norske.		Svenske.		Norske og svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne skibe i 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
1899	711	572 901	229	204 295	940	777 196
Gjennemsnitlig for 1895—1899	541	371 084	196	154 231	737	525 315
1900	684	456 382	241	212 647	925	669 029
altsaa mere i 1900	143	85 298	45	58 416	188	143 714

Sammenlignes skibenes antal og drægtighed i 1900 med antal og drægtighed i 1899, udviser den svenske skibsfart paa distriktet en forøgelse af 12 fartøier dr. 8 352 tons, medens den norske derimod er formindsket med 27 fartøier r. 16 519 tons.

Aarsagen til denne formindskelse var, at mange norske fartøier, som i 1899 gik med malm og stykgods i regelmæssig fart fra Wabana og nord-amerikanske havne til Amsterdam og Rotterdam, i 1900 blev anvendt i anden fragtfart.

Fordelingen mellem dampskibe og seilskibe udvises af følgende tal: norske og svenske tilsammen:

	798 dampskibe	dr. 606 304 tons
	og 127 seilskibe	- 62 725 "
heraf norske	571 dampskibe	- 400 833 "
	og 113 seilskibe	- 55 549 "
samt svenske	227 dampskibe	- 205 471 "
	og 14 seilskibe	- 7 176 "

I 1899 var forholdet følgende: norske og svenske tilsammen:

	789 dampskibe	dr. 700 578 tons
	og 151 seilskibe	- 76 618 "
heraf norske	580 dampskibe	- 503 124 "
	og 131 seilskibe	- 69 777 "
samt svenske	209 dampskibe	- 197 455 "
	og 20 seilskibe	- 6 840 "

Mellem fartøier, som i 1900 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	665	447 219	238	211 504	903	658 723
— i ballast . .	19	9 163	3	1 143	22	10 306

	Norske.		Svenske.		Norske og svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Afgaaede med ladning	218	107 433	95	46 098	313	153 531
— i ballast . .	476	361 560	144	161 487	620	523 047

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 1900 var det vanskeligt at erholde udfragter i nederlandske havne, af hvilken aarsag ogsaa blot omtrent tredjedelen af norske og svenske fartøier fra distriktet afgik med ladning.

De i fragtfart af norske og svenske fartøier optjente bruttofragter udgjorde:

Af ankomne skibe . . .	kr. 5 241 737.00
- afgaaede — . . .	" 837 679.00

kr. 6 079 416.00

Sammenlignet med 1899:

Af ankomne skibe . . .	kr. 5 902 696.00
- afgaaede — . . .	„ 622 901.00
	kr. 6 525 597.00

Totalbeløbet af fragterne for hid ankomne og afgaaede svenske fartøier viser en forøgelse for de ankomne af 272 381 kroner og for de afgaaede af 11 647 kroner. Totalbeløbet af fragterne for ankomne norske fartøier viser derimod en formindskelse af 933 340 kroner, men for afgaaede en forøgelse af 203 131 kroner.

I totalbeløbet af optjente bruttofragter er ikke medregnet fragt, som er blevet optjent af fartøier med saakaldt „time charter“.

	1900.	1899.
Ankomne dampskibe	kr. 3 558 314.00	kr. 4 137 622.00
Afgaaede —	„ 712 167.00	„ 551 214.00
Ankomne seilskibe	„ 1 683 423.00	„ 1 765 074.00
Afgaaede —	„ 125 512.00	„ 71 687.00

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

Ankomne med ladning fra	Norske skibe.		Svenske skibe.		Norske og svenske skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	183	66 109	1	919	184	67 028
Sverige	109	107 296	175	150 230	284	257 526
Ruslands nordlige havne og Finland	44	40 980	25	28 238	69	69 218
Tyskland	11	7 719	7	4 490	18	12 209
England og Skotland	170	80 874	14	8 117	184	88 991
Frankrige	24	10 885	—	—	24	10 885
Andre steder inden distriktet	1	352	—	—	1	352
Spanien og Portugal	29	23 591	1	1 278	30	24 869
Grækenland	3	4 076	4	6 256	7	10 332
Middelhavet	2	1 957	1	1 504	3	3 461
Amerikas Forenede Stater	52	76 376	7	8 482	59	84 858
Sydamerika, Brasilien	7	4 383	1	346	8	4 729
Centralamerika	1	821	—	—	1	821
Mexiko, Vestindien	16	7 222	1	339	17	7 561
Afrikas nordkyst	12	14 108	1	1 304	13	15 412
Ostindien	1	470	—	—	1	470

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

1900.

Afgaaede med ladning til	Norske skibe.		Svenske skibe.		Norske og svenske skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	116	40 938	2	991	118	41 929
Sverige	4	858	78	32 935	82	33 793
Ruslands nordlige havne	3	2 933	—	—	3	2 933
Tyske og danske havne	5	3 059	2	486	7	3 545
England og Skot- land	56	21 445	3	3 657	59	25 102
Frankrige og Bel- gien	4	1 194	1	643	5	1 837
Andre steder inden distriktet . .	10	6 088	7	5 019	17	11 107
Forenede Stater .	16	28 408	2	2 367	18	30 775
Ostindien . . .	2	1 795	—	—	2	1 795
Vestindien . . .	2	715	—	—	2	715

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. Kristianiafirmaet Winge & Co.s dampskibe, hvoraf 2 gjorde regelmæssige ture mellem Kristiania og Amsterdam (i de fleste tilfælde med anløb af Göteborg paa tilbagereisen) og 2 andre mellem Kristiania og Rotterdam, gjorde i alt 95 reiser, repræsenterende 35 483 tons.

Dampskibe tilhørende aktieselskaberne „Svea“ i Stockholm og „Göta“ i Göteborg foretog resp. 15 og 51 reiser, repræsenterende 11 474 og 19 192 tons.

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

(Officiel komparativ statistik over skibsfarten 1900 udkommer ikke før i slutningen af november 1901).

Ank. i:	Alle nationers.		Deraf				De øvrige.	
	Antal.	Tons.	norske.		svenske.		Antal.	Tons.
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
1899	11 803	9 450 351	732	639 898	242	198 620	10 829	8 611 833

De øvrige fartøier i sidste rubrik for 1899 tilhørte følgende nationer:

Nederlandske	3 267 fartøier	dr. 2 349 976 tons
Engelske	5 113	— - 4 217 817 „

Tyske	1 698	fartøier	dr.	1 159 945	tons
Danske	249	—	-	245 218	„
Spanske	226	—	-	340 925	„
Alle øvrige	276	—	-	297 952	„

Paa- og afmønstringer.

I Amsterdam paamønstreredes med norske fartøier 42 norske, 15 svenske og 38 udenlandske sjømænd, samt afmønstreredes 61 norske, 8 svenske og 37 udenlandske sjømænd.

Med svenske fartøier paamønstreredes 6 svenske, 3 norske og 6 udenlandske sjømænd, samt afmønstreredes 11 svenske, 1 norsk og 4 udenlandske sjømænd.

Ved hovedstationen paamønstreredes altsaa tilsammen 110 og afmønstreredes 122 sjømænd.

Ved samtlige vicekonsulater i distriktet paamønstreredes med norske fartøier 477 norske, 155 svenske og 272 udenlandske sjømænd, samt afmønstreredes 550 norske, 110 svenske og 265 udenlandske sjømænd. Med svenske fartøier paamønstreredes ved vicekonsulsstationerne 52 svenske, 20 norske og 43 udenlandske sjømænd samt afmønstreredes 47 svenske, 13 norske og 37 udenlandske sjømænd.

Ialt paamønstreredes ved vicekonsulsstationerne 1 019 og afmønstreredes 1 022 sjømænd og i hele distriktet foretoges saaledes ialt 1 129 paa- og 1 144 afmønstringer.

Rømninger.

Ved hovedstationen rømte fra norske skibe 2 norske og 1 udenlandsk sjømand.

Ved vicekonsulsstationerne rømte fra norske skibe 11 norske, 5 svenske og 13 fremmede sjømænd samt fra svenske skibe 6 svenske og 2 udenlandske sjømænd.

I distriktet rømte saaledes fra norske skibe 32 sjømænd og fra svenske skibe 8 sjømænd.

Indkjøbte og solgte fartøier.

For norsk regning erhvervedes 6 seilskibe med en drægtighed af 5 415 tons. Købesummerne udgjorde tilsammen 400 150 kroner.

For svensk regning indkjøbtes et dampskib og to seilskibe med en samlet drægtighed af 931 tons; købesummerne udgjorde tilsammen 70 418 kroner.

Til udlandet solgtes et norsk seilskib dr. 122 tons.

Sjøulykker.

Paa den nederlandske kyst indtraf 2 sjøulykker; et norsk og et svensk fartøj forulykkede. Besætningerne reddedes.

Hjemsendte hyrebeløb.

Af generalkonsulatet og sjømandsmissionen i Amsterdam er med poster til Norge og Sverige blevet sendt et samlet beløb af kr. 7 600.42.

Af vicekonsulatet i Rotterdam og sjømandsmissionen dersteds sendtes ligeledes med posten til Norge og Sverige kr. 12 881.30.

Til Norge sendtes endvidere kr. 1 294.06, udgjørende efterladenskaber efter afdøde nordmænd, medens et beløb af kr. 1 400.97, udgjørende efterladenskaber efter afdøde svenske undersaatte, blev oversendt til Sverige.

Vareomsætningen mellem Norge og Nederlandene.

Nedenfor meddeles en opgave over indførselen og udførselen i aaret 1900 mellem Norge og Nederlandene af nogle af de vigtigste handelsartikler. (Fuldstændig statistik udkommer ikke før ud paa høsten 1901.)

Indførsel fra Norge.

Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, usaget .	8 130 tons
Do. — — — — — sagnet .	27 651 „
Do. alle andre slags virke, ikke særskilt nævnt, usaget	69 000 gulden
Do. „ „ „ „ „ „ „ sagnet	—
opgave mangler.	—
Kobber	130 000 kg.
Tran	4 149 000 „
Stokfisk	3 023 000 „

Udførsel til Norge.

Genever	1 159 hl.
Hvedemel	4 390 000 kg
Margarin, spiselig	38 000 „
Do. raa	715 000 „
Metalvarer	102 000 „
Sukker	2 678 000 „
Smørelser og stearin	21 000 „
Linolje	548 000 „

I aaret 1899 indførtes fra Norge:

Støbesand	110 000 kg.	38 500 gulden
Ben	115 013 "	6 901 "
Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, usaget	8 802 tons	193 644 "
Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, sagnet	35 270 "	987 560 "
Tømmer, alle andre slags virke, ikke særskilt nævnt, usaget		86 500 "
Tømmer, alle andre slags virke, ikke særskilt nævnt, sagnet		2 518 727 "
Tøndestav		57 050 "
Snedkerarbeide		9 073 "
Huder, skind og læder	475 051 kg.	413 719 "
Is	7 630 000 "	91 560 "
Jernmalm	10 454 650 "	62 728 "
Bolter og spiger af jern	168 587 "	50 576 "
Skrabjern	465 726 "	13 972 "
Bomuld, uspundet	11 268 "	6 760 "
Konserver	8 458 "	8 458 "
Stenkul	568 400 "	5 684 "
Kobber, rød	220 200 "	220 200 "
Kortvarer (deriblandt fyrstikker)		16 876 "
Klude (deriblandt træmasse)	6 510 218 "	781 226 "
Bly	28 500 "	6 270 "
Spiselig margarin og andre surrogater for smør	16 965 "	13 573 "
Papir af alle sorter, hvidt, graat, node- m. m.		115 131 "
Do., møbel- og kardus- m. m.		76 709 "
Sten, i blokke, ubearbejdet	1 195 335 "	19 125 "
Do., bearbejdet og cement	458 875 "	6 883 "
Tran	4 909 353 "	1 325 525 "
Bødkerarbeide		13 417 "
Farver, alle slags	2 054 650 "	1 027 325 "
Fisk, sild, saltet	2 508 282 "	250 828 "
Do., fersk saltvandsfisk	235 149 "	28 218 "
Do., saltet torsk	82 700 "	8 270 "
Do., anden røget, saltet eller tørret fisk, ikke særskilt nævnt	955 048 "	57 303 "
Do., stokfisk	2 977 144 "	595 429 "
Diverse		54 687 "
Totalværdien af indførselen fra Norge 1899		9 168 407 gulden
Do. — — — 1898		12 200 860 "
Altsaa en formindskelse i 1899 af		3 032 453 gulden

Til Norge udførtes i 1899:

Destillerede drikke, genever etc.	100 438 l.	21 891 gulden
Redskaber af jern, staal og træ samt land- brugsredskaber	12 586 kg.	11 957 "
Glas	7 745 "	10 068 "
Glycerin	94 246 "	42 411 "
Bønner og erter	108 725 "	9 242 "
Ris	412 515 "	123 754 "
Gryn, byg m. m.	429 750 "	85 950 "
Hvedemel	2 810 897 "	843 269 "
Rugmel	102 458 "	30 737 "
Andet mel	94 700 "	28 410 "
Grønsager, friske eller tørrede	375 533 "	112 660 "
Tøndebænder	629 440 "	100 710 "
Huder, uberedte	137 787 "	98 326 "
Do., beredte og skind	2 046 "	11 253 "
Smedejern, plader m. m. af jern	688 636 "	137 727 "
Stænger af jern	527 851 "	131 963 "
Manufakturjern	192 032 "	192 032 "
Jerntraad	813 108 "	284 587 "
Taugverk af jern	76 086 "	26 630 "
Instrumenter, matematiske og fysiske	9 265 "	23 162 "
Lys	43 446 "	43 446 "
Ost	208 820 "	73 087 "
Bomuld, uspundet	84 387 "	50 632 "
Klæder	2 855 "	18 558 "
Kaffe	2 008 625 "	883 795 "
Stenkul	1 000 250 "	10 002 "
Koks	4 680 000 "	23 400 "
Kobbertraad	40 151 "	60 227 "
Lim	15 213 "	7 606 "
Klude	82 790 "	9 935 "
Bly	91 494 "	22 873 "
Manufakturvarer, af bomuld	7 132 "	17 223 "
Do., - hamp	4 493 "	5 392 "
Do., - uld	2 589 "	25 890 "
Margarin, spiselig og andre surrogater for smør	240 295 "	192 236 "
Margarin, raa	699 529 "	314 738 "
Oljer, spiselige oljer	419 654 "	188 941 "
Do. linolje	205 285 "	47 216 "
Do. andre, ikke særskilt nævnte	26 735 "	6 729 "
Papir, alle slags, hvidt, graat, node- m. m.	31 814 "	19 088 "
Do., møbel-, kardus- etc.	20 185 "	18 166 "
Do., kort etc.	61 635 "	24 654 "
Beg	41 669 "	8 334 "
Flesk	204 314 "	81 726 "
Salpeter	37 887 "	13 961 "
Zink, raa	95 114 "	23 779 "

Zink, bearbejdet	94 941 kg.	21 583 gulden
Staal, i plader	94 474 "	38 989 "
Do., i stænger	50 197 "	17 568 "
Do., i traad	5 280 "	5 280 "
Stearin	86 314 "	39 704 "
Sten	370 000 "	5 550 "
Sukker	2 753 015 "	991 726 "
Tobak og cigarer	152 430 "	572 584 "
Smørelser m. m.	25 804 "	7 999 "
Taugverk	26 092 "	15 655 "
Bødkerarbejde	45 707 "	6 856 "
Farver	209 732 "	110 253 "
Vitriololje	144 583 "	17 350 "
Uld	39 478 "	50 093 "
Zinkhvidt	612 370 "	153 092 "
Potetes	5 882 691 "	58 827 "
Potetesmel	364 600 "	109 380 "
Lervarer og porcelæn	1 824 783 "	82 918 "
Blik, uforarbejdet	45 729 "	22 865 "
Do., forarbejdet	13 468 "	16 162 "
Produkter af planteriget, stiklinger, blomster, løg etc.		45 548 "
Kakao	71 692 "	43 015 "
Kemikalier		31 475 "
Chokolade	6 849 "	6 849 "
Droger, deriblandt kina		25 634 "
Fabrik-, landbrugs- og dampmaskiner	108 784 "	75 061 "
Garn af hamp	16 202 "	9 812 "
Do., af lin	19 534 "	7 857 "
Do., andre slags	12 307 "	30 767 "
Diverse		407 813 "

Totalværdien af udførselen til Norge i 1899	7 551 668 gulden
— " — " — " - 1898	6 045 817 "

altsaa en forøgelse i 1899 af 1 505 851 gulden

I samme tidsrum indførtes fra Sverige varer til en værdi af 19 518 012 gulden, og til Sverige udførtes varer til en værdi af 4 275 890 gulden. Importen fra Sverige hertil i 1899 viste en forøgelse af 220 524 gulden.

I 1899 indførtes til Nederlandene varer for tilsammen 1 916 484 515 gulden og udførtes saadanne for 1 582 643 534 gulden mod resp. 1 795 746 417 og 1 515 851 092 gulden i 1898.

Handelen.

Nedenfor meddeles en redegjørelse med hensyn til nogle af de vigtigste norske og svenske produkter, som indføres til Nederlandene, ligesom ogsaa angaaende adskillige andre varer, for hvilke Nederlandene udgjør et af de vigtigste markeder i Europa.

Trævarer.

Indkjøbs- og salgspriserne var i 1900 i stigende. Ihvorvel prisen for bjelker i de senere aar har stillet sig for høit for konsumtionen, undergik denne i 1900 ikke nogen forandring.

Konsumtionen stod paa grund af de opdrevene priser ikke i forhold til tilførselen, og konkurrancen var mindst ligesaa sterk som tidligere. Stemningen paa markedet er nu lidet livlig.

Bjelker betales fob. med 80—81 gulden pr. tylvt. Priserne for de mest gangbare gransorter (usorterede) har været følgende:

3"×11"	pr. std.		fl. 96	—120
3"×9"	—		" 90	—108
3"×8"	—		" 82 ¹ / ₂	—90
3"×7"	—		" 79 ¹ / ₂	—84
2 ¹ / ₂ "×7"—6 ¹ / ₂ "	—		" 79 ¹ / ₂	—85 ¹ / ₂
2 ¹ / ₂ "×6"	—		" 76 ¹ / ₂	—82 ¹ / ₂
1 ¹ / ₂ "×11"	—		" 102	—120
1 ¹ / ₄ "×11"				
1"×11"				
1 ¹ / ₂ "×10"	—		" 96	—114
1 ¹ / ₄ "×10"				
1"×10"				
1 ¹ / ₂ "×9"	—		" 90	—108
1 ¹ / ₄ "×9"				
1"×9"				
1 ¹ / ₂ "×8"	—		" 84	—90
1 ¹ / ₄ "×8"				
1"×8"				
1 ¹ / ₂ "×7"	—		" 81	—87
1 ¹ / ₄ "×7"				
1"×7"				
1 ¹ / ₂ "×6"	—		" 78	—84
1 ¹ / ₄ "×6"				
1"×6"				
1"×5"	—		" 69	—75
1"×4"	—		" 60	—66

Af „florings“ fra Norge og Sverige:

høvlede 1. ^a og 2. ^a	9"	pr. std. cif.	. . .	fl. 115—132
	8"	—	. . .	110—124
	6"	—	. . .	102—108
	5"	—	. . .	93—100

med reduktion for 3.^a à fl. 9 pr. std.

Som paa et andet sted opgivet indførtes i 1899 fra Norge til Nederlandene trævarer til en samlet værdi af 3 852 554 gulden. Fra Sverige indførtes saadanne varer for 7 797 585 gulden, hvorhos nedenanførte lande bidrog til importen med partier til følgende værdier: De Forenede Stater 12 344 305 gulden, Rusland 8 303 143 gulden, Tyskland 7 597 037 gulden, Rumænien 2 211 900 gulden, Storbritannien med kolonier 938 687 gulden og Belgien 675 816 gulden.

T r æ m a s s e.

I 1900 indførtes omkring 12 000 tons vaad træmasse fra Norge og Sverige. Ganske ubetydeligt heraf blev igjen udført. Den største del af det indførte forædledes i en eneste større fabrik ved Velsen i Noord-Holland. Prisen varierede mellem 27 og 40 gulden pr. ton cif. hollandske havne.

Kemisk træmasse indføres saa godt som aldeles ikke til Holland. At erholde sikre oplysninger om indførselen af denne artikel støder paa uovervindelige vanskeligheder, da den i tarifen og statistiken opføres under rubriken klude, og man ikke kan udfinde, hvad der af tilførselen heraf har udgjort træmasse eller ikke.

J e r n m a l m.

Fra Skien er der i 1900 med 3 norske og 1 tysk fartøi til Rotterdam blevet importeret tilsammen 22 300 000 kg. I samme aar er fra Sverige til Amsterdam, Rotterdam og Schiedam blevet indført tilsammen 919 754 500 kg., deraf med 72 norske fartøier 175 891 000 kg. og med 52 svenske fartøier 140 505 700 kg.

I 1899 indførtes fra Norge 10 454 650 kg. og fra Sverige tilsammen 974 597 700 kg. jernmalm. Deraf hidbragte 115 norske fartøier 300 921 000 kg. og 55 svenske 164 063 000 kg. I traden deltog forøvrigt britiske, nederlandske, tyske, danske og italienske fartøier.

I anledning af generalkonsulatets meddelelse henimod slutningen af aaret 1900 om, at der her var spørgsmaal om en større leverance af sten til de nye havnearbeider i Scheveningen, samt at en navngiven agent var villig til at modtage anbud paa saadanne leverancer, fik denne person fra Norge og Sverige tilsammen omkring 25 anbud paa leverancen.

Da de laveste af disse var blevet indsendt til vedkommende, befandtes det imidlertid, at den betingede pris stillede sig for høi. Det laveste af de nordiske anbud lød paa 70 gulden pr. kubikmeter cif. Rotterdam, men fremmede, antagelig tyske, firmaer har dog underbudt dette. Aarsagen til vanskelighederne

ved hersteds at konkurrere med disse ligger i lavere arbeidsomkostninger, især i Tyskland, og maaske billigere fragter. Vedkommende agent har dog hid til Amsterdam importeret ca. 750 tons klebersten og 450 tons norsk granit til en samlet værdi af omkring 40 000 gulden.

T o b a k.

Af en nylig offentliggjort beretning fra en af de første mæglere i tobak hersteds fremgaar det, hvilken overordentlig fremstaaende plads denne vare indtager paa det nederlandske marked. Af tobaksavlingen fra Sumatra er i perioden 1864—1899 her i landet blevet solgt 3 536 032 baller tobak, som ialt har indbragt 622 250 000 gulden eller i gjennemsnit 114½ cent for et halvt kilogram. Den høieste pris, som nogensinde er opnaaet, var i 1873, da der for et halvt kilogram betaltes 182 cent. Hele tilførselen udgjorde dog da blot 9 228 baller.

I 1900 indførtes:

Fra Java	349 208 baller
„ Sumatra	258 819 —
„ Borneo	19 679 —

Fra andre tobaksdyrkende lande hidførtes tilsammen 25 532 baller. Karakteristisk for tobaksmarkedet i det forgangne aar var den store indførsel fra nævnte tre ostindiske øer. Denne oversteg med omkring 100 000 baller indførselen i 1899, som paa sin side med mindst 80 000 baller overtraf indførselen i 1898. Desuagtet var resultatet af høsten ikke synderlig gunstigt for mange tobaksdyrkere, og hertil bidrog i ikke ringe grad kvaliteten af varen.

Denne kultur maa paa Java betragtes som en af koloniens fornemste folkenæringsveie, og tanken paa at gribe til det middel, som til opnaaelse af bedre priser ligger saa nær for haanden, nemlig at indskrænke kulturen, maa, hvad denne ø angaar, opgives, da anvendelsen deraf vilde betyde armod og nød for en stor del af øens talrige bebyggere. Paa Sumatra derimod, hvor forholdene gestalter sig anderledes, er man kommen til forstaaelse af nødvendigheden af gjennem sammenslutning af alle interesserede at bringe avlingerne ned til et maximum af høist 200 000 baller pr. aar.

K a f f e .

Af „Nederlandsche Handelsmaatschappij“, som formidler salget af avlingen paa regjeringsplantagerne i kolonierne, solgtes 133 483 baller og af private 313 708 baller eller tilsammen 447 191 baller mod 578 000 baller i 1899. Hele tilførselen af kaffe, som importeredes af private, omfattede 1 431 800 baller mod 1 466 000 baller i 1899.

Tilførselen var ogsaa forrige aar betydelig og adskilte sig kun lidet fra foregaaende aars.

I den første halvdel af aaret 1900 steg prisen for Javakaffeen. Aarsagerne hertil var, at forraadene sterkt svandt ind, at udsigterne for den nye høst blev

opgivet at være utilfredsstillende, og at den brasilianske vekselkurs dengang stod højt. Prisstigningen var imidlertid af kort varighed og efterfulgtes af en hurtig reaktion.

Prisen sank, hvortil aarsagen maa søges i efterretningen om rigt udbytte af høsten i Brasilien, og markedet karakteriseredes paa grund heraf ved slutningen af aaret ved en mængde fremtvungne realisationer.

For de forskellige sorter stillede prisen sig i aaret saaledes:

	1ste Jan.	Marts.	Juni.	Juli.	Decbr.
Java, ordinær . . .	34 $\frac{1}{2}$	39	34 $\frac{1}{2}$	37	31
— „blank“ . . .	40	45	42	43	35
„W. J. B.“ . . .	31	38	36	37	28
Santos	20 $\frac{1}{2}$	24	23	28 $\frac{1}{2}$	20
Afrikansk	17 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	25 $\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$

Udsigterne for indeværende aar er ikke egnede til at indgive forhaabninger om en forhøjelse af prisen.

The.

Af Javathe indførtes til Nederlandene 81 337 kasser. I aaret 1900 solgtes omkring 77 000 kasser eller 10 000 mere end foregaaende aar. Indførselen viser ogsaa i sidste aar en stadig tilvekst.

Markedet, som blev trykket af stedse lavere noteringer for konkurrerende sorter paa andre markeder og stigende beholdninger hersteds, var ikke nogen- sinde livligt. De mindre gode kvaliteter led herved mest, da de ikke kunde beholde den stilling, de tidligere havde indtaget. Derfor blev aaret 1900 langt fra ugunstigt for virkelig fine sorter, hvilket var en stor fordel. Paa markedet udbødes ogsaa produkter fra flere nye plantager. Konsumtionen hersteds til- tager i høi grad; den steg i 1900 med 6 000 kasser.

For kinesisk the var aaret 1900 et særlig ugunstigt aar, og der klages meget over stedse større vanskeligheder ved at gjøre forretninger i denne artikel.

Ris.

I hele aaret raadede med hensyn til denne vare en fast og rolig stemning; kun i februar og juli sporedes nogen livlighed, i førstnævnte maaned paa grund af beretningerne fra britisk Indien, hvor hungersnød vedvarende rasede og stor efterspørgsel efter ris til de nødlidende fandtes i de havne, hvorfra udskib- ninger til Europa ellers finder sted, samt i sidstnævnte maaned som følge af foruroligende rygter om mindre tilfredsstillende korn- og poteteshøst.

Prisen for „javataffel“ varierede mellem fl. 8, 7 $\frac{1}{2}$ og 8, for „blank Java“ mellem fl. 6 $\frac{1}{2}$, 7 og 6 $\frac{3}{4}$. Prisen for ris fra Birma stillede sig for høi, og

varen fik derfor ikke her nogen betydeligere afsætning. I Saigon-ris foregik stor omsætning til en pris af fl. $3\frac{3}{4}$. Forraadet af „Java-taffel“ og „Java“ var ved aarets slutning tilsammen 5 800 baller mod 10 000 ved samme tid 1899.

P e b e r.

Indførselen udgjorde tilsammen 30 000 baller mod 33 000 baller i 1899. Fra Java hidførtes 600 baller hvid peber.

K i n a.

Ogsaa i aaret 1900 foregik der en livlig omsætning i denne vare. Erfaring viser, at moderate skibninger med hensyn til den pris, varen for nærværende betinger, er til størst fordel for dyrkerne. Ved slutningen af 1899 var „unitværdien“ $7\frac{3}{4}$ cent. Allerede ved den første auktion steg prisen til $8\frac{7}{8}$ cent og naæde under vedværende stigning sit maximum i september, da „unitværdien“ udgjorde $12\frac{1}{4}$ cent.

De usædvanlig store skibninger i september og oktober bevirkede et prisfald, som af samme grund yderligere forøgedes i november og december. Ved aarets slutning var „unitværdien“ 8 cent.

I 1900 indførtes tilsammen 57 229 kolli og solgtes 59 933 kolli, omkring 5 237 732 kg., ifølge analyse indeholdende 249 680 kg. kinin. Det forhaanden-værende forraad skal udgjøre omkring 13 000 kolli.

H u d e r.

Garverne fastholder, at deres næringsvei ikke bliver lønnende, førend det lykkes dem at erholde raavaren til billigere pris. Importørerne vil imidlertid ikke gjøre indrømmelser, især hvad angaar ostindiske kreaturhuder, der unegtelig holdes i for høi pris.

I mai og juni var kjøbelysten ringe, og noget afslag maatte gives, men der kunde ikke blive tale om væsentlige fluktuationer i prisen. Omsætningen har tiltaget, og i de tre sidste maaneder var markedet livligt. Prisen holdt sig ikke alene oppe, men viste tildels tegn til stigning. For andre sorter end fra kolonierne findes kun ringe kjøbelyst. Java bukke- og gjedeskind bliver her en stedse mere efterspurgt artikel. For enkelte sorter viste der sig en prisstigning af 10 pct.

Af forskellige slags huder hidførtes:

Ostindiske kreaturhuder	233 088	stkr.
— bøffelhuder	234 375	„
Huder fra Venezuela, tørrede	7 344	„
— „ — saltede	2 899	„

Ostindiske	gjedeskind		652 024	stkr.
—	hjorteskind		21 252	„
—	faareskind		16 838	„

I n d i g o.

I begyndelsen af aaret optraadte Japan som den fornemste kjøber af Javaindigo. Næsten alt, hvad der kunde erholdes, indkjøbtes af nævnte land til høieste priser, og paa grund af den allerede saa indskrænkede kultur saa det ud, som om en altfor ringe del skulde blive disponibel for Europa.

Imidlertid ophørte indkjøbsordrene fra Japan ligesaa pludselig, som de var begyndt, og et voldsomt tilbageslag i prisen blev følgen heraf. Dettets virkninger trængte ogsaa hid, og ved aarets slutning var stemningen paa markedet alt andet end gunstig. Efterspørgselen hersteds var lidet livlig, og noget anseeligt forraad er ikke blevet samlet.

Hvad angaar det i Baden tilvirkede kunstprodukts afsætning, kan sikre oplysninger ikke erholdes. Det opgives, at kunstproduktet skulde tilfredsstille en femtedel af hele verdensmarkedets behov af artikelen, men naturproduktet har dog i den sidste tid vundet terræn. Det kunstige produkt stiller sig dyrere end det naturlige og synes ikke at egne sig for alle de øiemed, hvortil det naturlige hidtil er blevet anvendt.

I 1900 hidførtes tilsammen 3 869 kasser, og forraadet udgjør 1 416 kasser.

P e t r o l e u m.

I adskillige tidligere aar er en mægtig nederlandsk kapital blevet nedlagt i petroleumsforetagender i forskellige lande. Dette produkt er derfor ogsaa for Nederlandene blevet en vigtig økonomisk faktor. Ofte har de i nævnte foretagender nedlagte summer givet god afkastning, men i de fleste tilfælde er interessenternes taalmodighed blevet sat paa en haard prøve.

Store summer er blevet anbragt i Rumænien, hvor talrige borerer efter olie er blevet foretaget. Selv om nu og da en brønd med rigelig udstrømning er blevet opdaget, kan resultatet i det hele ikke siges at have været tilfredsstillende.

Af indiske foretagender indtog „Kon. Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen“ den første plads paa børsen hersteds. Omsætningen i selskabets aktier var meget livlig, og dets maanedsberegninger modtoges med stor interesse. Imidlertid bragte disse ikke glædelige nyheder. I september var afkastningen den mindste paa længe. Men man trøstede sig med, at selskabets funktionærer med iver sysselsatte sig med at søge at opspore nye brønde. Nogle ny erhvervede terræner i Perlak (i Atjeh) synes at love rigt udbytte, men afstanden derfra til selskabets raffinaderier er betydelig. Selskabet er derfor begyndt at anlægge en længere rørledning, et arbejde af stort omfang, hvormed det med energi griber sig an. Selskabet uddelte 6 pct. eller samme

dividende som i 1899, da store afskrivninger maatte ske paa grund af nysnævnte byggeforetagende. Bestræbelserne kronedes omsider med fremgang, og produktionen steg i december høist betydeligt; kursen paa aktierne, som fra januar til august var faldt med 50 procent, steg paa grund heraf med fulde 100 pct.

Et andet kolossalt oljeforetagende „Moeara Enim“ har tid efter anden publiceret meddelelser om sin virksomhed. Disse meddelelser har været yderst gunstige og lader formode, at uddelingen paa foretagendets aktier, der for første gang skal finde sted i 1901, vil staa i proportion til den betydelige stigning i værdi, samme aktier i 1900 er undergaaet.

Pengemarkedet og finanspolitikken.

En af de eiendommeligste foreteelser i 1900 var, at penge paa Londonemarkedet ikke var dyre, ihvorvel paa grund af krigen dyrere end under normale forhold. Denne omstændighed strakte sine virkninger ogsaa til andre markeder. Her var diskontoen og prolongationsrenten ikke højere end i 1899, snarere lavere. Publikum lod sig ikke nøie med den ringe rente paa de indenlandske statspapirer; der fandtes ogsaa god anledning til at anbringe penge i foretagender, som kunde ventes at give rigeligere afkastning; petroleum, tobaks- og alle andre dyrkningsforetagender i kolonierne, indenlandske fabrikker, kommunikationsanstalter og banker m. m. drog en stor del af den rørlige kapital til sig. I statspapirer derimod placeredes ikke meget.

Situationen betegnedes bedst derved, at hypotekbankerne maatte vedblive med at give nye obligationslaan, og de, som nylig var blevet dannet, nedsagedes til at sætte rentefoden paa obligationerne til $4\frac{1}{2}$ pct. Ogsaa de to store jernbaneselskaber krævede betydelige summer til to obligationslaan paa tilsammen 16 millioner fl., og dette forklarer tilstrækkelig den ringe kjøbelyst for statspapirerne med deres rentefod af resp. $2\frac{1}{2}$ og 3 pct.

Kursen paa statslaanene var:

	20de jan.	20de april.	20de juli.	20de oktbr.	31te decbr.
$2\frac{1}{2}$ pct. „Ned. Werkel. Schuld“	$79\frac{3}{4}$	$79\frac{3}{4}$	$77\frac{7}{8}$	$75\frac{3}{4}$	76
3 „ „Nederl. Obligation“	92	$91\frac{3}{4}$	$90\frac{1}{4}$	89	$90\frac{7}{8}$

Imidlertid er det sikkert, at de nederlandske statsfinansers tilstand ikke var aarsagen til den ugunstige kurs paa statspapirerne. Ikke i noget foregaaende aar har statens indtægter været saa store som i aaret 1900. Det har vel ogsaa tidligere hændt, at den beregning, som blev opgjort over indtægterne, har vist sig for lav, især naar omfattende beskatningsforanstaltninger er blevet vedtaget, men aldrig forhen har de virkelige indtægter oversteget de beregnede med mere end 9 millioner gulden. Ei heller har nogensinde et aars indtægter med et saa stort beløb som i 1900 oversteget indtægterne i det foregaaende. I 1900 var statens indtægter nemlig mere end 7 millioner gulden større end i 1899.

I sidstledne august meddelte jeg, at der for generalstaterne var blevet fremsat forslag til ny toldtarif, efter hvilket told vilde blive paalagt visse hidtil toldfrie saakaldte halvfabrikater og tolden paa nogle helt forarbejdede artikler forhøjet med en procent eller belagt med en told af 6 pct. istedetfor som hidtil 5 pct. af værdien. Jeg paaviste ogsaa, at de foreslaaede toldsatser vilde komme til, om end i mindre grad, at ramme visse nordiske exportprodukter, som importeres hertil, navnlig snedkerarbejder, metaller, papir og sten. Ved hele denne foranstaltning, hvortil grunden angaves at være dels teknisk og dels fiskal, haabede finansministeren at vinde ca. 2 millioner gulden for statskassen.

Endog blot talen om toldpaalæg er forhadet i dette land, hvor man af gode grunde mener, at anvendelsen af frihandelssystemet i henved 50 aar har skjenket kommerciel fremgang og økonomisk velstand, og de foreslaaede forandringer i tarifen har derfor stødt paa den kraftigste modstand. Der findes knapt et sted i landet, hvorfra man ikke har sendt adresser og protester mod de tilsigtede foranstaltninger. Denne modstand har nu ogsaa vundet i styrke ved meddelelsen om statsfinansernes blomstrende tilstand, og det vil nok blive vanskeligt, om overhovedet muligt for finansministeren at lodse sit forslag igjennem parlamentet, hvor det allerede er blevet gjort tilgjenstand for en skarp kritik af en af Amsterdams repræsentanter, lederen af et af landets største pengeinstituter og en koryfæ paa det omraade, hvorom der er spørgsmaal.

I 1900 var de laveste og høieste kurser paa norske og svenske statsobligationer følgende:

Norge:	1888	aars	obl.	3	pct.		83 ⁵ / ₈	og	85
—	1892	"	"	4	"		97 ¹ / ₄	"	100 ³ / ₄
Sverige:	1890	"	"	3 ¹ / ₂	"		88 ³ / ₄	"	94 ¹ / ₂
—	1895	"	"	3 ¹ / ₂	"		98 ¹ / ₂	"	100 ¹ / ₄

Til subskription paa børsen hersteds er blevet udlagt: af firmaerne Wertheim & Gompertz og Lippmann Rosenthal & Co., Christiania Hypothek- og Real Kreditbanks 4¹/₂ pct. laan samt af firmaet Labouchère Oyens & Co. det sidste svenske statslaan og Stockholms stads 4 pct. laan.

De største banker gav i 1900 følgende uddeling:

Nederlandsche Bank 10.8, Amsterdamsche Bank 9, Rotterdamsche Bank 7, Incasso Bank 6¹/₈ og Javasche Bank 8.8.

F i s k e t.

Som paa et andet sted berettet indførtes i 1899 fra Norge fiskevarer til en samlet værdi af 940 048 fl. Markedet for stokfisk beherskedes helt og holdent af Norge; importen fra alle andre lande beløb sig ikke til 4 000 gulden, medens Norge indførte for nær 600 000 gulden, saa herom behøver ingen detaljer at anføres. Af saltet sild indførtes fra Norge for 250 828 gulden, fra Storbritannien for 552 220 gulden og fra Belgien for 88 208 gulden. Derefter

kom: Frankrige for ca. 9 000 gulden, Tyskland for ca. 8 000 gulden og Sverige for ca. 2 000 gulden.

To andre artikler burde være gjenstand for opmærksomhed; den ene er fersk havfisk og den anden saltet torsk.

Af fersk havfisk indførtes fra Storbritannien for 153 919 gulden og fra Tyskland for 90 802 gulden, medens Norge kom i tredje række med blot for 28 218 gulden.

Hvad saltet torsk angaar, var Storbritannien Norges eneste konkurrent af nogen betydning. Fra førstnævnte land indførtes for en værdi af 12 755 gulden og fra Norge for 8 270 gulden. Fra andre lande hidførtes tilsammen for 469 gulden.

Jeg har indhentet en her bosat sagkyndig og interesseret persons udtalelse om udsigterne for en forøget afsætning af sidstomhandlede to artikler. Paa samme tid som han antager, at økonomiske forhold vilde lægge hindringer i veien for tilførsel af fersk havfisk i meget stor skala, ytrer han forøvrigt: „Den samme grund forekommer mig imidlertid ikke at skulle eksistere, hvad export af saltet fisk angaar, da denne vare grundet sin holdbarhed jo kan tilvirkes paa de mest fjerntliggende steder. Til eksempel saltet torsk, som her er en vigtig markedsvare, betales ret bra. Det er en ren undtagelse, at denne sort faaes saaledes tilberedt, som den fordres her, saa man kan trygt sige, at den fra hjemlandene importerede saltede torsk betragtes som vragsfisk eller i bedste fald som 2den sort.

Her bruges egetønder, men vore almindelige furutønder vil være fuldt gangbare, saafremt de er solide og godt baandet, saa de under transporten ikke bliver læk. Behandlingsmaaden er naturligvis hovedsagen. Fisken maa stikkes og oplemmes, umiddelbart efterat den er draget op af vandet, omhyggelig rengjøres, vaskes og vrides eller klemmes lidt, saa alt blod fjernes og derpaa sieblikkelig saltes meget sterkt i de originale tønder med en gang. Fisk, som oplemmes og saltes, selv en kort tid, efter at den er fanget, bliver ikke saa hvid og pen, som den skal være. Den kan neppe saltes for haardt. Hovedet maa ved fjernelsen ikke skjæres skarpere af, end at kjødet og skindet, som sidder over nakken, ligesom drages af og bliver siddende til fisken. Fremdeles maa den del af rygbenet, som sidder igjen fra navlen og nedover, være paa venstre side, naar fisken sees paa indsiden fra hovedet — altsaa modsat af, hvad der bruges hjemme og i Skotland, hvor man lader rygbenet sidde fast paa højre side. Dette med rygbenet er naturligvis mere en etikette, men den koster jo hverken tid eller penge, saa den bør følges. Størrelsen af fisken maa være slig, at der paa en tønne gaar ca. 35 à 40 stkr., veiende tilsammen ca. 120 kg. netto fisk. Tønderne maa, som man vil forstaa, være aldeles stramt pakket. Der maa ikke være plads tilovers. Den rød- eller brunskindede fisk bør mest mulig undgaaes.

Samtidig tillader jeg mig at pege paa en anden artikel, som hjemme enten gaar overbord eller til guanofabrikerne, og det er de saakaldte „kehlen“ og „lippen“ samt „kibbelen“ af torsk, sei etc. Disse dele maa fraskjæres hovedet samtidig med oplemmingen af fisken, altsaa umiddelbart efter fangsten, vaskes godt og saltes paa samme maade. Tønder af de to førstnævnte sorter, som

saltes sammen, veier brutto ca. 110 kg. og var i høst oppe i meget høi pris, over fl. 125. Af „kibbelen“ veier tønden ca. 90 kg. brutto, og er prisen som regel ca. $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{5}$ af, hvad „kehlen“ og „lippen“ koster.

Det hollandske fiske.

Sildefisket.

Nævnte fiske dreves i aaret 1900 med 619 seilfartøier og tre dampfiskefartøier, som fangede 414 725 tønnder sild. I 1899 opfiskedes af 614 fartøier blot 278 769 tønnder. Fangsten var saaledes i forrige aar ganske rigelig, og prisen holdt sig i hele sæsonen ret høi, omkring 16 $\frac{1}{2}$ gulden pr. tønne, saa at resultatet kan ansees som ganske tilfredsstillende. Nogle fartøier fortjente i sæsonen 18—20 000 gulden, andre ligetil 22—23 000 gulden, og da man regner, at en fortjeneste af 10 000 gulden med iagttagelse af sparsomhed er tilstrækkelig for at dække alle udgifter, har disse fartøier al grund til at være tilfreds med markedet. Dampfiskefartøiernes udbytte var forbausende stort, og flere redere foranledigedes heraf til at anskaffe sig saadanne fartøier. Den kapital, som dertil udfordres, omkring 60 000 à 70 000 gulden for hvert fartøj, holder dog endnu adskillige tilbage. Imidlertid er nu seks dampfiskefartøier for nederlandske redere regning under bygning.

Der hersker dog nogen frygt for, at ved større tilførsel af sild og deraf følgende lavere priser, saaledes som i perioden 1895—1898, udrustningsomkostningerne ikke skulde kunne dækkes og tab opstaa. Konkurrencen med Tyskland, hvis fiskeflaade stadig udvikler sig og nyder statsunderstøttelse, kan ogsaa befryktes at ville have tilfølg, at afsætningen til dette land, som endnu er betydelig, vil aftage. Den tyske fiskeflaade skal bestaa af omkring 118 fartøier, deraf 8 dampfiskefartøier, og dens totalfangst forrige aar opgives at have været omkring 100 000 tønnder sild.

Torsk og kolje.

Dette slags fiske faldt bedre ud i forrige aar end det foregaaende. Hertil bidrog fremforalt dampfiskefartøierne, som ved kortere reiser og større fangst ogsaa for dette slags fiske lagde sin overlegenhed for dagen. For seilfartøierne var resultatet ugunstigt; aar efter aar bliver antallet af saadanne fartøier i denne trade mindre.

Trawlisket.

Udbyttet heraf var ganske tilfredsstillende. Praktiske folk i modsætning til de lærde, blandt hvilke meningene dog er temmelig delte, antager, at dette fiske virker ødelæggende, samt at fiskegrundene inden en ikke uoverskuelig fremtid vil blive blottede for fisk. Netfiskerne klager over, at det paa steder, hvor trawlers dag og nat har „pløjet op“ bunden, ikke længre lykkes dem at faa nogen fisk, og at de tvinges til at begive sig til andre steder.

Ansjo vis.

Fangsten var middels, men prisen temmelig høi, saa at resultatet af dette fiske maa betragtes som godt.

Hele udbyttet var 38 000 ankere mod 21 700 ankere i aaret 1899. Forraadet den 31te december udgjorde 34 400 ankere.

Laksefisket.

Uagtet hverken is eller høivande hindrede fisket, som kunde foregaa hele aaret, fangedes omkring 4 000 laks mindre end i 1899, da fisket var det daarligste i mands minde. Det finansielle resultat var derfor yderst ufordelagtigt, og mange af kronens forpagtere søgte hos finansministeren at blive løst fra sine kontrakter.

Fiskeauktionsvæsenet i Ymuiden.

Som det var at befrygte, lykkedes det ikke i overensstemmelse med regjeringens hensigter at forhindre, at fisk, som var blevet indbragt til Ymuiden, afhændedes andetsteds end i den af staten opførte fiskehal dersteds samt under kontrol af statsfunktionærer. De ordnede forhold i hallen med faste auktionsafgifter og den mønstergyldige maade, hvorpaa funktionærerne udfører sine pligter, har dog ikke forfejlet sin moralske virkning, og det skal høre til undtagelserne, at fisk nu i Ymuiden sælges andetsteds end i statens lokaler. Det skammelige optrækkeri og vilkaarligheden vil snart helt og holdent ophøre. Tilførselen af fersk havfisk til dette sted var enorm, og afsætningen foregaar hurtig og befordres ved de ypperlige kommunikationer. I forbindelse hermed er der paa stedet opvokset en liden dampfiskeflaade, som hastig øges. Da fiskehavnen i 1896 grundlagdes, fandtes et saadant fartøj; derpaa tilkom i 1898 to, i 1899 ni og i 1900 elleve, saa at hele antallet nu udgjør treogtyve dampfiskefartøier.

Ymuidens beliggenhed har foraarsaget, at adskillige fartøier, som tidligere har anløbet Rotterdam og sydligere beliggende steder, istedet derfor gaar ind til førstnævnte plads, hvor altid en mængde fiskeopkøbere staar rede til at tilforhandle sig varen. Tilførselen af fersk havfisk direkte til Rotterdam har derfor i aaret 1900 været betydelig mindre.

Kornmarkedet.

I hele aaret gav kornmarkedet ringe anledning til ophidsning. Fluktuationerne i prisen fortjener knapt at omtales.

Prisen paa rug varierede mellem 130 og 155 fl. for 2 100 kg. Høieste og laveste pris paa hvede var resp. 235 og 175 fl. for 2 400 kg. Prisen

for havre (100 kg.) var høiest 7 fl. 20 cent og lavest 5 fl. 75 cent samt for byg (kurlandsk og 1950 kg.) høiest 150 og lavest 130 fl. Prisen paa majs varierede mellem fl. 4.60 og fl. 6.35 for 100 kg. Forraadene ved begyndelsen af 1901 var i forhold til, hvad der var blevet indført, lidet anseelige.

H ø s t e n.

Høsten i Nederlandene var god. Resultatet var særdeles jævnt, og ingen jordbrugsprodukter kan siges at være blevet lidende.

M e i e r i b e d r i f t e n.

Paa grund af loven af 9de juli 1900 til forebyggelse af svig i handelen med smør nødvendiggjøres hyppige retslige undersøgelser til oplysning om beskaffenheden af tilvirket eller til salg udbudt smør og margarin.

S u n d h e d s t i l s t a n d e n

har i det forløbne aar været meget god. Til epidemier af større omfang har man ikke hørt noget.

S u n d h e d s t i l s t a n d e n blandt husdyr.

Mule- og klovesygen blandt drøvtyggerne indgiver fremdeles bekymring. I januar udgjorde antallet af syge dyr 1767. Derefter sank tallet til 641; i mai begyndte det atter at stige og naaede sit maximum i november med 24094. I december var dog antallet af syge dyr gaaet ned til 8626. Eksperimenter med midler til sygdommens bekjæmpelse anstilles jævnlig, men man synes at være langt fra at have fundet noget virkelig effektivt hjælpemiddel mod dette onde.

S k i b s f a r t e n o g f r a g t e r n e.

Rederierne kan med tilfredsstillelse se tilbage paa resultaterne af sin virksomhed i 1900. Fragterne var i det hele taget højere end i de sidstforløbne aar. Uagtet de høje kulpriser krævede større udgifter, turde dog gode forretninger være blevet gjort. De store nederlandsk-indiske dampskibsselskaber maatte udholde en voldsom konkurrence med tyske skibe, hvilket i ikke ubetydelig grad indvirkede paa resultatet af de førstnævntes fortjeneste. Hvad angaar trælastfragter fra Østersjøen og Hvidehavet, betaltes i januar og februar

1900, da sædvanligvis større kontrakter afsluttes, højere beløb end foregaaende aar, og i de derpaa følgende maaneder naaede fragterne for disse skibninger en højde, som aldrig endnu er blevet hørt. Saadanne foreteelser udøvede naturligvis kraftig indvirkning paa foretagelseslysten og satte i omløb fornøden kapital til udvikling af den nederlandske handelsflaade. Denne forøgedes i 1900 med 22 dampskibe til en samlet drægtighed af 69 869 tons. Under bygning skal befinde sig 21 dampskibe dr. 74 550 tons, hvoraf 14 dr. 33 650 tons staar paa nederlandske værfter.

Hvad udsigterne for fragtfarten i 1901 angaar, kan intet med vished siges. Mange finder stillingen ikke saa gunstig som ved begyndelsen af forrige aar.

Indgaaende fragter.

Trælast fra nordl. Østersjøhavne . .	pr. std.	17 à 31 fl.
„ finske og liflandske havne . .	„ „	17 à 31 „
„ vestkysten af Sverige, Fredrikstad, Kristianiafjorden, Larvik	„ „	13 à 19 „
„ de Forenede Staters atlantiske havne	„ „	97 sh. à 125 sh.
„ havne ved den mexikanske bugt	„ „	107 sh. 6 d à 135 sh.
„ Canada	„ „	47 sh. à 65 sh.
Farvetræ fra Mexiko	„ ton	27 sh. 6 d à 38 sh.
„ Vestindien	„ „	27 sh. 6 d à 38 sh.
Harpiks fra de Forenede Stater . .	„ 310 eng. fl	2 sh. 7½ d à 3 sh.
Terpentin fra de Forenede Stater .	„ 40 gall.	3 sh. 9 d à 4 sh.
Petroleum fra de Forenede Stater .	„ „	2 sh. 6 d
Rug og hvede fra Østersjøen . . .	„ 1 000 kg. rm.	5 à 6.60
„ Sortehavet	„ 1 015 „	10 sh. à 18 sh. 6 d
Havre fra Østersjøen	„ 320 eng. fl	1 sh. à 2 sh. 3 d
Kobber og jernmalm fra Sverige . .	„ ton	4 sh. 9 d à 9 sh.
„ Spanien	„ „	5 sh. 9 d à 13 sh. 6 d
„ Frankrige	„ „	4 sh. à 4 sh. 3 d
Svovlkis fra Norges vestkyst og Sverige „	„ „	7 francs.
Stenkul fra Englands østkyst . . .	„ „	4 sh. à 6 sh. 6 d
„ vestkyst	„ „	4 sh. 6 d à 8 sh. 3 d

Udgaaende fragter.

Koks til Kristiania og Sveriges vestkyst pr. ton rm. 5 à 6.75

Kul til Kristiania og Sveriges vestkyst	pr. ton rm. 4 à 5
„ Tyskland	„ „ „ 5 à 6
„ Middelhavet	pr. ton 10 à 15 sh.
Cement og fosfat til Østersjøen	„ „ rm. 5 à 6
„ de Forenede Stater	„ „ 2 sh. 6 d à 4 sh.
Pibeler til danske havne	„ „ rm. 6
Klid til danske havne	„ „ 10

Om resultatet af de største dampskibsselskabers virksomhed turde følgende fortjene at anføres:

Handelsomsætningen med de Forenede Stater udviklede sig yderligere, og heraf drog Holland-Amerika linjen stor fordel.

Selskabet uddelte 7 pct. mod 6 pct. i det foregaaende aar.

Dampskibsselskabet „Nederland“ udstedte i februar 1900 i den hensigt fuldt ud at kunne modsvare de paa den indiske dampskibsfart stedse større stillede fordringer nye aktier til et beløb af $2\frac{1}{2}$ million gulden.

Kursen var 140 pct., og kun selskabets tidligere aktionærer tilkjendtes tegningsret. Selskabets kapital udgjør nu $9\frac{1}{3}$ million gulden, og det uddelte for 1900 $13\frac{1}{11}$ pct. „Rotterdamsche Lloyd“, et andet af de store nederlandske-indiske dampskibsselskaber forøgede ogsaa sin kapital med 1 mill. fl. Aktier til dette beløb og til en kurs af 123 pct. kunde ligeledes blot tegnes af tidligere aktieiere. Selskabets kapital, 6 mill. fl., er nu fuldttegnet. Uddelingen for 1900 var $10\frac{1}{2}$ pct. Sydamerika linien udstedte 2 mill. gulden $4\frac{1}{2}$ pct. obligationer til pari og dampskibsselskabet „Oostzee“ udgav for 500 000 fl. nye aktier til 110 pct. „Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij“ og „Hollandsche Stoombootmaatschappij“ uddelte hvert 10 pct., men „Kon. West Indische Mail Dienst“, som underholder regulær forbindelse hver fjortende dag med de vestindiske kolonier, kun $5\frac{3}{4}$ pct.

Til Amsterdam ankom i 1900 2 110 skibe med en drægtighed af 2 492 226 tons, mod 2 024 skibe dr. 2 474 912 tons i 1899.

Foranstaltningerne til handelens og skibsfartens fremme tiltager i denne havn stadig. Den nye entrepôt dok blev taget i brug, og ikke blot hele dennes udstrækning blev der lagt beslag paa, men ogsaa den gamle er fyldt med alle slags varer. Kommunalraadet besluttede derfor at tilvejebringe plads for vin og spirituosa. Desuagtet kræves endnu flere oplags- og opbevaringssteder, og der hersker ikke tvil om, at man skal vide ved nybygninger eller paa anden maade hurtigt at tilfredsstille behovet.

Kaierne for losning af malmladninger og veien langs Y bragtes til fuldendelse.

Gjennem „Nieuwe Waterweg“, indløbet til Rotterdam, gik ialt 7 535

skibe mod 7 207 i 1899. Skibenes antal viser en forøgelse af 5 pct. og drægtigheden en tilvæxt af $4\frac{1}{2}$ pct. Skibsfarten paa Rotterdam udgjør omkring 55 à 60 pct. af hele skibsfarten paa Nederlandene. I nævnte havn foregaar storartede arbejder til dens yderligere udbedring. Til Maashavnens hensigtsmæssige ordning har kommunalraadet begjæret en bevilgning af 1 500 000 fl. Iøvrigt fortjener det at nævnes, at raadet har besluttet at bygge en ny større kai, bestilt 8 elektriske kræner og ladet opføre nye store temporære forraadhuse og en tredje kultip. Derhos venter man, at en tørdok for skibe af de aller største dimensioner inden kort tid vil komme til at blive bygget. Den nye kultip ansees for at være et mønster paa teknisk fuldendthed. Den er forfærdiget af staal og jern hos firmaet Nagels & Kämp i Hamburg og er blevet anskaffet i anledning af den i den senere tid stedse mere forøgede indførsel af westfalske stenkul og koks til Rotterdam samt paa initiativ af „Rheinisch Westphalisch Kohlen Syndikat“ i Essen a/Ruhr og „Westphal Coks Syndikat“ i Bochum. Den er bestemt til losning af med jernbane indført kul eller koks direkte i dampskibe eller seilfartøier paa floden og er placeret saaledes, at de største skibe kan gaa helt ind til den, hvilket er af vigtighed ved indtagelse af bunkerkul, da lægtene herved undgaaes. Skibene kan nu umiddelbart efter losning af sin ladning indtage kul, hvilket turde medføre, at de mere end tidligere kommer til at befragtes direkte fra Rotterdam istedetfor at være nødt til at afgaa til engelske kulhavne.

Den nye kultip drives i modsætning til de forhenværende med elektricitet. Alle apparater hertil er forfærdigede af firmaet Siemens & Halske i Berlin. Arbeidet iværksættes af 4 motorer, en til at løfte selve jernbanevognene $12\frac{1}{2}$ meter høit, en til at bevirke tømning af vognene og to andre, hvoraf den ene regulerer den saakaldte kulrende og den anden „faldhøiden“, for at kullene ved nedfaldet skal knuses saa lidet som muligt. Desuden findes automatiske indretninger for straks at kunne afbryde den elektriske strøm. Ifølge opgave skal en eneste mand være tilstrækkelig til at betjene selve apparaterne.

I den af Rotterdams handelskammer sent i 1900 udgivne beretning om handelen og skibsfarten i 1899 meddeles en sammenlignende redegjørelse for skibsfarten i sidstnævnte aar paa Hamburg, Antwerpen og Rotterdam, af hvilken fremgaar, at der da til disse havne er ankommet følgende antal skibe af nedenangførte drægtighed, nemlig

Til Hamburg.	Til Antwerpen.	Til Rotterdam.
13 312 dr.	5 420 dr.	6 890 dr.
7 768 000 tons.	6 842 163 tons.	6 323 072 tons.

Middelsdrægtigheden af hvert skib udgjorde for Hamburg 583, for Antwerpen 1 262 og for Rotterdam 917 tons. Af sammenligningen fremgaar, at saavel totaldrægtigheden som middelsdrægtigheden af til Antwerpen ankomne skibe har været større end for skibe, som er ankommet til Rotterdam. Det opgives, at aarsagen hertil har været den, at saa mange store skibe pleier at komplettere sin ladning i Antwerpen.

For aaret 1900 foreligger endnu ikke fuldt exakte tal, men det kan antages, at Rotterdam i dette har taget endnu et kraftigt skridt fremad for at formindske den forskjel i tonnage, som forelaa mellem de to havnes skibsfart.

Nye sjøfartsveie og forbindelser.

I Dordrecht, hvor skibsfarten er gaaet betydelig tilbage, som det opgives paa grund af skibsledens beskaffenhed og den forhindring, som den store jernbanebro over Maas lægger for trafikken paa floden, har man været betænkt paa at bygge en havn nedenfor broen. Men for en tilfredsstillende frekvens i denne udfordres ubetinget skibsledens fordybning, og hertil medgaar store summer, som kommunen ikke har kunnet bestride alene. Den har derfor henvendt sig til kommunikationsministeren med begjæring om understøttelse. Denne har med erkjendelse af nødvendigheden af at sætte skibsleden, den saakaldte Brouwershaven istand, dog erklæret, at regjeringen af finansielle grunde for nærværende ikke kan gjøre noget til planens udførelse.

I Rotterdam er der blevet oprettet en ny dampskibsforbindelse mellem nævnte havn og Boston samt vice versa. Hver fjortende dag afgaar et skib i begge retninger. I Rotterdam er firmaerne Wm. H. Müller & Co. og Ths. Ronaldson & Co. agenter for linjen.

Kommunikationsanstalter, post, telegraf og telefon.

„Maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen“ uddelte $3\frac{1}{2}$ pct. og det Hollandske jernbaneselskab 6 pct.

Indkomsterne af rigstelegrafen (inkl. afgifter af statens interkommunale og internationale telefonindretninger) beløb sig til over 2 mill. fl., hvoraf paa telefonanstalterne faldt ca. 200 000 fl. Benyttelsen af telefoner er paa langt nær ikke saa almindelig som i norden. I Amsterdam med en befolkning af 510 000 indvaanere fandtes 3 564 abonnenter. Abonnementsprisen stiller sig ogsaa ret høi, for en egen ledning 90 fl. pr. aar.

Høsten 1899 begyndte man at lægge en tredje telegrafkabel mellem den nederlandske og den engelske kyst (fra Zandvoort til Lowestoft). Kablen indeholder 4 traade, hvoraf 3 er bestemte for Amsterdam og 1 for Rotterdam. Den eies for en lige stor del af Nederlandene og England. Ved en af den nye kables traade staar Amsterdam i direkte forbindelse med Anglo-American Telegraph Company i London, som eier 5 ledninger til Amerika via Valentia paa Irlands kyst.

Denne forbindelse — paa traaden befordres alene direkte telegrammer til og fra Nederlandene —, er af den største betydning paa grund af det uhorste opsving, handelen med amerikanske værdipapirer har taget paa børsen i Amsterdam.

Lovgivning.

Paa dette omraade er blot at nævne den ovenomhandlede nye lov om svig i handelen med smør. Generalstaterne var saavel i vaar- som høstsessionen 1900 sysselsatte med behandlingen af de omfattende lovforslag vedrørende forsikring mod ulykkestilfælde under arbejde og forandrede bestemmelser om kommunal og politisk stemmeret.

Washington.

*Aarsberetning for 1900 fra Hans Majestæts minister, fungerende
generalkonsul A. Grip, dateret 23de februar 1901.*

I aaret 1900 gik værdien af de til de Forenede Stater indførte varer op til 830 mill. dollars, en forøgelse af 30 mill. doll. i sammenligning med 1899, medens exportværdien udgjorde 1 478 mill. doll., en forøgelse af 202 mill. doll. Exportværdien overgik importværdien under aaret med 649 mill. doll. Af exportværdien steg procenten for tilvirkede varer fra 24.9 pct. i 1895, 24.9 pct. i 1898 og 30.4 pct. i 1899, til 31.5 pct. i 1900. Næsten 45 pct. af importværdien udgjordes af raamaterialier til brug for industrien; forøgelsen i aaret udgjorde 35 pct. i sammenligning med aarene 1890—1898; industriens vækst var altsaa endnu betydeligere end hidtil. Især viser dette sig med hensyn til den tiltagende udenlandske efterspørgsel efter amerikansk jern og staal; udførselen heraf udgjorde næsten 130 mill. doll. i 1900 mod 32 mill. doll. i 1895. Ifølge de sagkyndige udtalelser, fra hvilke dette sammendrag er hentet, er det det amerikanske staals relative billighed, som har givet det søgning; og det samme er tilfældet med de øvrige amerikanske produkter, som faar indgang paa de europæiske markeder; „billig produktion er den nøgle, der for os aabner markeder, som hidtil lod til at være lukkede for bestandig.“ „Denne billige tilvirkning indbefatter ikke blot lave priser, men ogsaa bedre tilvirkede varer; endskjønt den amerikanske arbeider faar højere løn, arbeider han dog billigere end den europæiske, og aarsagen maa søges i hans større flid og hans forstand, hvilken sidste sætter ham istand til at benytte sig af de nyeste fremskridt og opfindelser i hans specielle branche. Det amerikanske fabriksystem er højlig organiseret og mere virksomt end noget andet, hvorimod vor exporthandel ikke er saa vel ordnet; den eneste lærdom, som vore fabrikker behøver, er nødvendigheden af bedre at kjende behovene paa de udenlandske markeder.“ Aarets nyhed paa det finansielle omraade var, at amerikanske banker for første gang begyndte at deltage i tegningen af europæiske statslaan; de Forenede Stater skulde altsaa begynde selv at lægge op kapitaler istedenfor stadig at behøve europæiske laan for istandbringelsen af de fleste større foretagender, især jernbanebygningerne; forøvrigt har de økonomiske forfattere i de senere aar meget beskæftiget sig med at søge efter handelsbalancens overskud; da denne i sidstafvigte aar alene udgjorde over 600 mill. doll., skulde man vente, at den maatte lade tydelige spor efter sig; den har imidlertid været ligesaa vanskelig at finde som underskuddet i saa mange tidligere aar.

Af agerbrugsprodukter høstedes der i de Forenede Stater:

I 1900	522	mill. bushels hvede,	2 105	mill. bushels mais,	809	mill. bushels havre
- 1899	547	" "	—	2 100	" "	—
- 1898	675	" "	—	1 924	" "	—
- 1897	530	" "	—	1 903	" "	—
- 1896	428	" "	—	2 283	" "	—
- 1895	425	" "	—	2 150	" "	—
- 1894	460	" "	—	1 200	" "	—
- 1893	400	" "	—	1 650	" "	—
- 1892	516	" "	—	1 628	" "	—
- 1891	612	" "	—	2 060	" "	—

Af andre landprodukter høstedes der i aaret: Byg til en værdi af 24 mill. doll., rug til en værdi af 24 mill. doll., boghvede til en værdi af 5 mill. doll., poteter til en værdi af 91 mill. doll. og hør til en værdi af 445 mill. doll.

De vigtigste indførselsartikler i aaret var:

Sukker til en værdi af 92 mill. doll. mod 107 mill. doll. i 1899 og 78 mill. doll. i 1898. Af det angivne kvantum indførtes der for 17 mill. doll. fra Cuba, for 26 mill. doll. fra det øvrige Vestindien, for 18 mill. doll. fra Østindien, 9 mill. doll. fra Hawaii og for 17 mill. doll. fra Tyskland;

Kaffe til en værdi af 60 mill. doll. mod 56 mill. doll. i 1899 og 54 mill. doll. i 1898. Brasilien er fremdeles den største afskiber af kaffe til de Forenede Stater, og gaar værdien for dette lands vedkommende op til 42 mill. doll.; fra det øvrige Sydamerika sendtes kaffe for 5 mill. doll., fra Centralamerika for 4 mill. doll., fra Mexiko og Østindien for 3 mill. doll.;

Silke og silkevarer til en værdi af 62 mill. doll. mod 69 mill. doll. i 1899 og 52 mill. doll. i 1898;

Uld og uldvarer til en værdi af 34 mill. doll. mod 31 mill. doll. i 1899 og 27 mill. doll. i 1898;

Farver, kemiske stoffe og lægemidler til en værdi af 54 mill. doll. mod 48 mill. doll. i 1899 og 42 mill. doll. i 1898;

Huder til en værdi af 62 mill. doll. mod 51 mill. doll. i 1899 og 40 mill. doll. i 1898;

Bomuld og bomuldvarer til en værdi af 50 mill. doll. mod 34 mill. doll. i saavel 1899 som 1898; den raa bomulds værdi udgjorde 8 mill. doll., hvoraf for 6 mill. doll. kom fra Egypten;

Guttapercha til en værdi af 29 mill. doll. mod 34 mill. doll. i 1899 og 26 mill. doll. i 1898; heraf kom for 17 mill. doll. fra Brasilien.

Træ og trævarer til en værdi af 20 mill. doll. mod 25 og 14 mill. doll. i 1899 og 1898; det indførte træ kommer fornemmelig fra Kanada.

Træmasse indførtes til en værdi af 2 300 000 doll. mod 1 200 000 doll. i 1899; heraf kom for 1 300 000 doll. fra Kanada;

Jern og staalvarer til en værdi af 20 mill. doll. mod 16 mill. i 1899 og 12 mill. doll. i 1898; heraf indførtes uforarbejdet jern og staal for 4.6 mill. doll., maskiner for 3.9 mill. doll. og knive for 1.5 mill. doll.;

The til en værdi af 12 mill. doll. mod 11 og 9 mill. doll. i 1899 og 1898;

Lædervarer indførtes til en værdi af 13 mill. doll. mod 12 mill. doll. i 1899 og 6 mill. doll. i 1898.

De vigtigste udførselsartikler var:

Kornprodukter til en værdi af 251 mill. doll. mod 270 mill. doll. i 1899 og 318 mill. doll. i 1898; heraf hvede og hvedemel for 139 mill. doll. mod 151 og 202 mill. doll. i 1899 og 1898, mais 84 mill. doll. mod 83 og 79 mill. doll. i 1899 og 1898, havre 11 mill. doll. mod 13 og 16 mill. doll. i 1899 og 1898;

England er fremdeles den vigtigste kunde med hensyn til hvede, idet 85 mill. doll. af ovenstaaende 139 kommer paa dets part;

Bomuld til en værdi af 314 mill. doll. mod 191 og 233 mill. doll. i 1899 og 1898; udførselen af forarbejdet bomuld udviser en værdi af 21 mill. mod 19 og 16 mill. doll. i de to nærmest foregaaende aar;

Kjød og kjødprodukter til en værdi af 181 mill. doll. mod 117 mill. doll. i 1899 og 175 mill. doll. i 1898; ogsaa her er England den betydeligste køber, idet 103 mill. doll. kommer paa dets part;

Jern og staalvarer til en værdi af 130 mill. doll. mod 107 og 83 mill. i 1899 og 1898; blandt de mange smaaposter, som tilsammen udgjør ovennævnte sum, kan anføres: Staalskinner 11 mill. doll., metalarbejdende maskiner 6.2 mill. doll., symaskiner 4.5 mill. doll., lokomotiver 4.4 mill. doll., laase 6 mill. doll., værktøi 3.4 mill. doll., dampkjedler 1.8 mill. doll., typewriters 2.7 mill. doll.;

Mineralolje til en værdi af 66 mill. doll. mod 55 mill. doll. i 1899 og 52 i 1898;

Levende dyr til en værdi af 49 mill. doll. mod 40 og 41 mill. doll. i 1899 og 1898;

Træ og trævarer til en værdi af 41 mill. doll. mod 46 mill. doll. i 1899 og 39 i 1898; det beløb, som heraf kommer paa trævarer, er 4.1 mill. doll.

Læder og lædervarer til en værdi af 27 mill. doll. mod samme beløb i 1899 og 19 mill. doll. i 1898; heraf for forarbejdet skotøi 4.6 mill. doll.;

Tobak til en værdi af 33 mill. doll. mod 35 og 29 mill. doll. i 1899 og 1898;

Frugt til en værdi af 11 mill. doll. mod 10 og 9 mill. doll. i de to foregaaende aar.

Af disse kvantiteter foregik udførselen i indenlandske skibe til en værdi af 87 mill. doll., i udenlandske til en værdi af 1 260 mill. doll.;

heraf førtes der i britiske skibe for	.	.	.	901 mill. doll.,
" — " i tyske " " . . .	144	"	"	
" — " i norske " " . . .	40	"	"	
" — " i hollandske " " . . .	37	"	"	
" — " i franske " " . . .	23	"	"	
" — " i belgiske " " . . .	20	"	"	
" — " i italienske " " . . .	13	"	"	

Af de ovennævnte varer er det især jern- og staalearbejderne, som har vakt den europæiske industris opmærksomhed; de fabrikker for disse varer, som for 20 aar siden endnu var ubetydelige værksteder, kontrollerer nu verdensmarkedet, dikterer direkte eller indirekte jern- og staalpriserne i alle lande og har dels ved landets erts- og kulrigdom, dels ved anvendelsen af arbeidsbesparende maskiner og praktiske transportmidler, opnaaet en saadan stilling, at de ikke blot konkurrerer med de ældre jern- og staalproducerende lande, men ogsaa kan med fordel udføre sine produkter til selve England. Amerikansk værktøj, især økse, file, sage og boremaskiner, er kjendt for sin udmerkede kvalitet og finder intetsteds sin lige; med hensyn til symaskiner, cykler, landbrugsmaskiner og jernbaneartikler har de Forenede Stater begyndt at fordrive England og Tyskland fra verdensmarkedet. I skoproduktionen er der ogsaa foregaaet en merkværdig forandring; for neppe mere end 10 aar siden indførte de Forenede Stater skotøj; nu derimod forsynes ikke alene det indenlandske marked af de indenlandske fabrikker, men disse konkurrerer i de fleste europæiske lande med de der hjemmenværende fabrikker. At de Forenede Stater kontrollerer verdens petroleumshandel, er kun en ligefrem følge af jordbundens rigdom og de letvindte kommunikationsmidler; alene Rusland kan være rival paa dette felt; men under de sidst forløbne maaneder har det vist sig, at landet snart vil spille samme rolle med hensyn til kul. Amerikanske skrivemaskiner, borde, stole, boghylder, ja handsker, færdige klæder er alle vel kjendte paa Europas marked eller vil snart være det.

Ovenstaaende udtalelser er hentede fra sagkyndigt hold.

Vareomsætningen med de vigtigere lande var i aaret følgende:

	Indførsel fra:	Udførsel til:
Storbritannien	151 600 000 doll.	602 200 000 doll.
Tyskland	103 400 000 "	198 600 000 "
Frankrige	72 700 000 "	82 500 000 "
Holland	17 300 000 "	83 700 000 "
Italien	27 000 000 "	36 700 000 "
Belgien	14 600 000 "	46 900 000 "
Rusland	7 800 000 "	8 400 000 "
Danmark	796 000 "	15 500 000 "
Sverige og Norge . . .	4 369 000 "	11 520 000 "
Mexiko	28 100 000 "	38 200 000 "
Kanada	40 700 000 "	104 700 000 "
Kina	22 900 000 "	11 000 000 "
Japan	26 300 000 "	26 400 000 "

Under aaret blev der ialt bevilget 26 418 patenter; af disse var 1 070 af tysk, 987 af engelsk og 341 af fransk oprindelse.

Det erfares af en nylig udkommen statistisk oversigt, at der i aaret indmønstredes 76 905 sjømænd paa den amerikanske handelsflaade; af disse var kun 28 108, altsaa omtrent 37 pct., indfødte amerikanere;

16 438 var skandinaver; mellem de tre nordiske nationaliteter gjøres der nemlig ingen forskjel med hensyn til sjømandsstanden;

13 897 af de forhyrede sjømænd var dernæst af britisk;

6 768 af tysk og 897 af italiensk nationalitet.

Af emigranter ankom der i året 472 000, hvoraf 314 000 mandlige og 158 000 kvindelige; i 1899 ankom 361 000 emigranter.

Af det anførte antal var:

111 000 fra Italien, 109 000 fra Østerrige-Ungarn, 92 000 fra Rusland
49 000 det Britiske Rige, 20 700 Tyskland, 20 700 Sverige og 11 000 Norge.

Det vil heraf sees, at det nu for tiden er ganske andre racer, der bidrager til at befolke dette land, end tidligere, da den overveiende del af emigranterne kom fra England og Tyskland.

Gjennem det herværende embede er der i året, til fordel for svensker og nordmænd, blevet oppebaaret og hjemsendt et sammenlagt beløb af

	kr. 111 590.68
heraf sendtes til Sverige	” 63 469.20 i 35 poster
og til Norge	” 48 121.48 i 26 —

Ingen gebyrer er i aarets løb blevet oppebaaret her.

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 1900 blevet indført til Chicago: Bøger til en værdi af 14 000 doll., ansjovis for 8 860 doll., saltet fisk 95 090 doll., anden fisk 24 200 doll., staalplader 11 140 doll., handsker 10 800 doll., ost 5 090 doll. Det samlede beløb udgjorde 186 012 doll.

Norsk sild har været adskillig efterspurgt; den værste konkurrent er den billige Labradorsild, som dog er af langt slettere kvalitet.

Norsk makrel overtræffer den amerikanske i smag og kvalitet og bliver mere og mere søgt.

Stokfisk (lundefisk) konsumeres alene af den skandinaviske befolkning.

Mysost vinder et større og større marked ogsaa blandt de indfødte; den er først i de senere aar blevet kjendt blandt amerikanerne.

Fiskeboller og fiskepudding, der synes at være en afholdt vare, bør helst, for at imødekomme den amerikanske smag, tilberedes af kolje;

Norsk akvavit finder ikke megen indgang paa grund af den høje told paa spiritus, \$ 2.25 pr. gallon.

Tyttebærtilførselen synes ikke at have nogen fremtid for sig paa grund af den betydelige import fra Kanada.“

Tripoli.

Kun et norsk fartøi, dampskib „Sumatra“ af Stavanger, dr. 1 399 tons ankom i aaret 1900 til Tripoli; fartøiet ankom i ballast og afgik til London med en ladning espartogræs. Erlagt konsulatafgift £ 4. 17. 11.

Et svensk fartøi, dr. 1 305 tons, ladet med espartogræs, anløb for ordre; dette erlagde ingen konsulatafgift; derimod betales £ 0. 7. 6 for en sjøprotest.

Akyab.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Akyab i ballast 1 dampskib dr. 1 987 tons, hvilket ligeledes afgik i ballast.

Ingen svenske skibe ankom i aaret 1900 til Akyab.

Konsulatafgifter, norske rs. 104.3; expeditionsafgifter ingen.

Indhold: **Akyab** s. 48. — **Algier** s. 1. — **Amsterdam** s. 17. — **Fiume** s. 16. — **Georgetown, Demerara** s. 14. — **Guatemala** s. 15. — **Mexico** s. 10. — **Tripoli** s. 48. — **Washington** s. 43.

KONSULATBERETNINGER

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 2. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjefart. 1901.

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

Malta.

*Aarsberetning for 1900 fra konsul James Gollcher,
dateret 31te januar 1901.*

Den norske skibsfart paa Malta i 1900. Af norske skibe ankom i aaret 1900 fra fremmede lande med ladning til Malta 25 dr. 30 789 tons, deraf dampskibe 24 dr. 30 460 tons, og i ballast 5 dampskibe dr. 8 005 tons. Der afgik med ladning 21 norske dampskibe dr. 28 060 tons, deraf til Norge 4 dr. 4 939 tons, og i ballast til fremmede lande 9 norske skibe dr. 10 818 tons, deraf 8 dampskibe dr. 10 489 tons.

Af svenske skibe anløb 10 dr. 14 236 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 178.62, af svenske ingen; ekspeditionsafgifter ingen.

Erlagt bruttofragt for et norsk barkskib, der ankom fra Quebec med 1 774 stykker trælast £ 800. 0. 0, for et norsk dampskib ankommet fra Newcastle med 2 250 tons stenkul £ 1 012. 10. 0, for et norsk dampskib ankommet fra Cardiff med 1 886 tons stenkul £ 825. 0. 0.

Handelsforholdene i almindelighed her paa øen fremviser desværre endnu intet tegn til en snarlig bedring. I visse retninger er der vistnok nogen fremgang i sammenligning med det næst foregaaende aar, men i almindelighed viser der sig nedgang, og det endog en stadig og udpræget nedgang, hvilket vil fremgaa af de i denne beretning anførte opgaver, der er hentet fra tolddepartementets publikationer.

Skibsfartsrørelsen. Antallet af ankomne skibe her til havnen var i:

aaret 1900:	2 547 dampskibe	med en drægtighed af	3 459 882 tons
	og 1 256 seilskibe	" "	— " 62 870 "
mod i 1899:	2 400 dampskibe	" "	— " 3 227 370 "
	og 1 170 seilskibe	" "	— " 63 143 "

Af de ankomne dampskibe var:

Engelske	1 458 dr.	2 401 224 tons	Spanske	36 dr.	60 460 tons
Østerrigsk-			Græske	35 "	44 489 "
ungarske	453	" 300 650 "	Belgiske	33 "	45 742 "
Tyske	198	" 292 204 "	Hollandske	33 "	26 150 "
Italienske	153	" 153 048 "	Norske	29 "	38 465 "
Franske	55	" 47 713 "			

Ifølge tolddepartementets opgaver for 1899 angaaende toldpligtige varer indførtes der i løbet af nævnte aar til Malta varer til en værdi af £ 976 330, medens der i 1898 kun importeredes for en værdi af £ 880 164 eller for £ 96 166 mindre.

Indførselen af stenkul har paa grund af den store efterspørgsel og de store forsyninger, der i aaret 1900 indtoges særlig af admiralitetet paa grund af streikerne og prisstigningen i udskibningshavnene, i dette aar været større end i de par sidste aar; man importerede nemlig i 1900 518 152 tons mod 425 626 tons i aaret 1899, altsaa 92 526 tons mere i 1900.

Af de indførte kul kom fra Cardiff 388 005 tons, Newport 75 197 tons, Newcastle 20 883 tons, Liverpool 18 002 tons, Blyth 5 010 tons, Norfolk 3 863 tons, Sunderland 3 368 tons, Glasgow 1 956 tons og fra South Shields 1 868 tons. De opnaaede fragter for kul fra England til Malta i aaret 1900 varierede saaledes: januar 8 sh. 6 d à 9 sh., februar 10 sh. à 12 sh. 6 d, marts 10 sh. 6 d à 11 sh. 6 d, april 10 sh. 6 d à 9 sh. 6 d, mai 8 sh. 6 d à 9 sh., juni 8 sh. 9 d à 8 sh. 3 d, juli 8 sh. 6 d à 9 sh. 3 d, august 9 sh. à 9 sh. 6 d, september 9 sh. 3 d à 9 sh., oktober 9 sh. 3 d à 8 sh. 6 d, november og december fra 8 sh. til 9 sh. pr. ton.

Salgsprisen for kul var i aaret 24 sh. 6 d i de første maaneder og steg derpaa til 36 sh. pr. ton frit ombord.

Olivenolje. Som allerede for flere aar siden nævnt gaar indførselen af olivenolje stadig tilbage; i 1899 indførtes deraf kun 22 568 kaffiser (à 4½ engelske gallons). Naar man sammenligner dette kvantum med indførselen i aaret 1898, viser der sig vistnok et overskud for 1899 af 1 717 kaffiser; trækker man derimod en sammenligning med gennemsnitsindførselen for de foregaaende femten aar, der udgjorde 64 790 kaffiser for femaarsperioden 1884—1888, 63 031 for 1889—1893 og 45 206 for 1894—1898, fremgaar det heraf, at indførselsmængden i 1899 har været 42 222 kaffiser mindre end gennemsnittet i første, 30 463 mindre end i anden og 22 638 mindre end i tredje femaarsperiode og 31 774 mindre end gennemsnittet i de nævnte tre femaarsperioder tilsammentagne.

Bomuldsfrøolje. Indførselen af denne artikel, hvorover statistiske opgaver fra tolddepartementets side først foreligger fra 1897, da der blev paalagt denne vare indførselstold, er ifærd med at faa stor betydning paa grund af dens moderate pris, og fordi den i flere henseender erstatter brugen af olivenolje. Indførselen heraf udgjorde i 1897 blot 15 203 kaffiser, i 1898 46 804 og i 1899 46 728 kaffiser; den stigende indførsel af bomuldsfrøolje staar saaledes i nøie forbindelse med nedgangen i indførselen af olivenolje.

Indførselen af korn til lokalt forbrug gaar stadig nedad; i 1899 indførtes der saaledes kun 77 868 salmer (à 1 engelsk quarter) mod 100 386 salmer i 1898, det vil sige en nedgang af 22 468 salmer. Ligeoverfor den gradvise og stadig tiltagende nedgang i indførselen af korn maa man imidlertid have for øie den stadige og forholdsvis langt mere udprægede stigning i indførselen af mel.

Indførselen af „bearbejdet korn“, hvorunder særlig og væsentlig indgaar mel, udgjorde i aaret 1899 137 868 kvintaler mod 74 274 kvintaler i 1898, hvilket udviser en forøgelse af 63 594 kvintaler i 1899.

Vine, spirituosaa og øl. Ogsaa af disse artikler var indførselen i 1899 større end i foregaaende aar; der indførtes nemlig i 1899:

277 896	maltesiske ankere (à 9½ gallons)	vin mod 260 116 do. i 1898
28 625	—	spirituosaa mod 21 514 do. i 1898
114 784	—	øl mod 99 848 do. i 1898.

Sukker. Af raffineret og knust sukker indførtes der i 1900:

fra Triest	34 028	sække
„ London	7 800	— og 500 kasser.
„ Liverpool	2 550	—
„ Marseille	2 470	— „ 12 —
„ Hamburg	875	— „ 100 —

Tilsammen 47 723 sække og 612 kasser

De for dette sukker her paa markedet opnaaede salgspriser i aaret 1900 har været 18 à 20 sh. pr. kvintal for Triestervare, 18 à 23 sh. for vare af anden oprindelse.

Klipfisk. Indførselen af denne vare til Malta i 1900 fra St. Johns N. F. har udgjort omkring 1 400 kvintaler (à 80 kg.), for hvilke salgsprisen her paa markedet har varieret mellem £ 1. 15. 0 og £ 2. 0. 0 pr. kvintal.

Smør. Indførselen af smør til Malta i 1900 har været

fra England omkring 400 kasser paa	8 æsker à 56 Ø hver
— 450 —	16 — - 14 -
— 500 —	20 — - 7 -
fra Italien — 9 000 —	50 — - 1 -
— 2 700 —	100 — - 1 -

Englandsvaren solgtes i aaret til £ 11 à 12 pr. maltesisk kvintal, og italiensk smør i æsker paa 1 Ø solgtes til 11 à 13 d pr. æske.

Træløst. Indførselen af trælast til snedkerarbejde og bygningsøiemed i 1900 udgjorde 258 000 stkr. bestaaende af bjelker, planker, sparrer og bord af forskellige slags harpiksholdigt træ og i forskellige dimensioner, 5 000 bundter kassebord, 930 000 stkr. tøndestav kommende fra Triest, Fiume og

Venødig, endvidere et parti pitchpine kommende fra Neapel samt en ladning trælast for Quebec. Bjelker af gran og furu ca. 13 fod lange $2\frac{3}{8}'' \times 3\frac{3}{8}''$ solgtes efter størrelsen for fr. 40—150, $2\frac{6}{8}'' \times 1\frac{5}{8}''$ og $3\frac{3}{8}'' \times 1\frac{5}{8}''$ varierede mellem 30 og 70 francs for 100 stykker. Stav solgtes til fr. 5 à 6.50 pr. 100.

I løbet af aaret 1900 blev havnen anløbet af 3 svenske og 1 norsk dampskib med trælastladning kommende fra Hudiksvall og bestemt til Alexandria.

Poteter. Indførselen af poteter til Malta i aaret 1900 beløber sig til omkring 8 500 tønder, hvoraf omkring 5 000 tønder fra England, 2 000 tønder fra Sicilien og 1 500 tønder fra Triest og Marseille. Englandsvaren, hvoraf en del her bruges til udsæd, solgtes til 6 sh. à 7 sh. 6 d pr. kvintal, varen fra Triest og Marseille til 6 sh. à 6 sh. 9 d og den fra Sicilien til 3 sh. 9 d à 4 sh. 6 d pr. kvintal.

Udførselen.

Ifølge tolddepartementets statistik gaar udførselen af øens produkter stedse tilbage, idet den ligger ganske under i konkurrencen med udlandet. Af poteter af sommer- og vinterhøsten 1900 udførtes omkring 10 000 tønder. Salgsprisen for denne vare her paa markedet varierede mellem 6 sh. og 8 sh. pr. maltesisk kvintal iberegnet emballage. Af løg udførtes i 1899 blot 3 517 kvintaler mod 40 831 kvintaler i 1898. Udførselen af karve i 1899 var 1 211 kvintaler mod 2 055 kvintaler i foregaaende aar. Af „cottonnine“ udførtes i 1899 253 baller eller 498 000 meter.

Ingen nordmænd eller svensker er bosat paa Malta.

Den daglige postforbindelse mellem Malta og kontinentet foregaar fremdeles med al ønskelig punktlighed.

Danzig.

*Aarsberetning for 1899 fra konsul Einar Jørgensen,
dateret 26de februar 1901*).*

I 1899 ankom til Danzig og afgik derfra 86 norske skibe, hvoraf 70 dampskibe dr. tilsammen 49 076 reg.-tons.

Bruttofragter for de ankomne skibe udgjorde kr. 496 102.00.

Do. „ - afgaaede „ — „ 287 209.00.

I samme tidsrum beløb den svenske skibsfart sig til 188 skibe dr. 43 268 reg.-tons og udgjorde sammes bruttofragter:

*) Se hefte 18. 1900, side 912.

for de ankomne skibe kr. 259 285.00
 „ - afgaaede — „ 281 381.00

Den erlagte konsulatafgift ved hovedstationen for norske skibe udgjorde kr. 2 990.89 og for svenske skibe kr. 2 399.20, ved vicekonsulatsstationen kr. 15.63, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 7.81. Ialt tilfaldt konsulen kr. 5 397.90.

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen for norske sager kr. 122.00, for svenske sager kr. 29.35 og for fælles sager kr. 25.95.

I 1899 ankom til Danzig følgende skibe:

Nationalitet.	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Reg.-tons.	Antal.	Reg.-tons.	Antal.	Reg.-tons.
Norske	70	42 441	16	6 635	86	49 076
Svenske	130	38 043	58	5 225	188	43 268
Belgiske	3	2 165	—	—	3	2 165
Danske	57	29 327	126	10 194	183	39 521
Tyske	824	336 526	147	28 764	971	365 290
Engelske	211	144 540	6	559	217	145 099
Franske	1	880	1	107	2	987
Nederlandske	44	19 614	30	2 546	74	22 160
Italienske	—	—	1	1 111	1	1 111
Russiske	7	3 668	4	1 420	11	5 088
Tilsammen	1 347	617 204	389	56 561	1 736	673 765

Den 18de marts erklæredes skibsfarten aabnet, og den 5te april blev frihavnsafdelingen aabnet.

Paa grund af det milde vinterveir blev først fra 13de december, da frostveir indtraf, isbryderafgift opkrævet.

Danzigs handelsflaade udgjorde foruden bugser- og kystfartøier ved aarets begyndelse 8 seilskibe dr. 3 486 reg.-tons og 26 dampskibe dr. 12 885 reg.-tons, ialt 34 søgaaende skibe dr. tilsammen 16 371 tons.

Paa de herværende privatverfter blev bygget og stod under bygning i 1899:

- 1 fragt- og passagerdamper for Nordtyske Lloyd i Bremen paa 19 650 tons displacement.
- 1 fragtdamper for Stettinerregning (paa 1 500 tons).
- 1 do. „ Wismarregning („ 700 „).
- 1 do. „ Elbingregning („ 800 „).
- 1 panser (linieskib A) „Kaiser Barbarossa“, 11 800 tons displacement.
- 1 do. (do. D) paa 12 000 tons displacement, begge de to sidste skibe for den keiserlig tyske marine, og
- 1 krydser, 3 000 tons displacement, for den keiserlig russiske marine.

Reparaturerne var mindre livlige ved verfterne, idet rederierne foretrak at nyde godt af fragtmarkedet og ugjerne tog skibene ud deraf, men opsatte

udbedringer. 1 Lübeckerdamper paa 500 tons blev 30 fod forlænget. Paa disse verfter arbejdede gjennemsnitlig 3 000 mand.

„ Elbing. Schichau verft afleverede i 1899:

fra skibsverftet: 7 torpedobaade, 1 skrudedamper og 2 hjuldampere.

„ lokomotiv-fabriken: 61 lokomotiver.

Under arbeide befinder sig 17 torpedobaade og 6 topedojagere samt 66 lokomotiver.

Til Elbing ankom 80 dampskibe, samtlige tyske, og 37 seilskibe, hvoraf 1 svensk.

Fragterne fra Danzig i 1899 var gjennemsnitlig og varierede i aarets løb som følger:

For dampskibe:

Til Østnorge . . .	6 à 7 mark pr. 1 000 kg. kornvarer
„ Kristiania . . .	6 „ — „ do.
„ Sydsverige . . .	4 à 7 „ — „ do.
„ Göteborg . . .	5½ à 6 „ — „ do.
„ Stockholm og	
„ Norrköping . . .	6 à 7 „ — „ do.
„ Landskrona . . .	6 „ — „ do.
„ Malmö . . .	4 à 5 „ — „ do.
„ Vestsverige . . .	6 à 7 „ — „ do.
„ Umeå . . .	4½ „ — „ salt.
„ danske havne . .	6 „ — „ kornvarer.
„ København . . .	7½ „ — „ do.
„ Danmark . . .	9 à 12 pf. pr. kubikfod furusleepers
„ Rotterdam . . .	9 sh. à 9 sh. 6 d pr. load egessviller
„ — . . .	8 sh. 6 d pr. load furu-mauerlatten.
„ — . . .	50 pf. pr. load furusviller
„ — . . .	60 „ — „ egessviller
„ — . . .	6 à 7½ mark pr. ton kornvarer
„ — . . .	5½ à 6½ „ — „ sukker.
„ London . . .	9 à 10 sh. pr. load furubjælker
„ — . . .	1 sh. 6 d à 1 sh. 9 d pr. kvarter hvede.
„ — . . .	5 sh. 6 d à 7 sh. à 7 sh. 6 d pr. ton sukker
„ Newcastle . . .	6 à 7 sh. pr. ton sukker
„ Grimsby . . .	6 sh. pr. load furu
„ Hull . . .	8 sh. 6 d pr. load furu
„ — . . .	12 sh. pr. load eg
„ Goole . . .	6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d pr. load furu
„ Wisbech . . .	9 sh. 6 d pr. load furu
„ Portsmouth, South-	
„ ampton . . .	9 sh. 6 d à 10 sh. 3 d pr. load furu
„ Liverpool . . .	11 sh. pr. load furu
„ — . . .	7 sh. 9 d pr. ton sukker
„ Great Yarmouth .	1 sh. 9 d pr. kvarter hvede
„ Newport . . .	11 sh. 6 d pr. load eg
„ Bristol . . .	8 sh. 6 d pr. ton sukker
„ — . . .	9 sh. pr. ton melasse
„ — . . .	2 sh. 3 d pr. kvarter hvede

Til Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ mark pr. ton kornvarer
„ Ostende	10 sh. pr. load egessviller
„ Antwerpen	19 à 20 ctm. pr. kubikfod furu mauerlatten
„ Nantes	32 ctm. - „ -
„ —	42 „ - „ eg
„ Rochefort	28 francs & 15 pct. pr. læst furu 80 kbf. gammelt fransk maal.
„ Wasa	5 $\frac{1}{2}$ à 7 $\frac{1}{2}$ mark pr. tønne rug
„ Uleåborg	7 mark pr. tønne mel.

For seilskibe:

„ Sydsverige	7 mark pr. 1 000 kg. oljekager
„ Göteborg	6 „ — kornvarer
„ Stockholm)	6 à 8 mark pr. 1 000 kg. do. og oljekager.
„ Norrköping)	45 pf. pr. 50 kg. rodskræller
„ Malmö	40 pf. pr. 50 kg. torvmel-melassefoder.
„ danske havne	7 à 8 mark pr. ton oljekager, mel, kornvarer.
„ Danmark	10 à 13 pf. pr. kubikfod furusleepers.
„ Englands østkyst . .	7 sh. 6 d à 10 sh. pr. load chocks.
„ Barrow	14 sh. pr. load eg
„ —	12 sh. 6 d pr. load furu
„ Kingslynn	10 sh. pr. load do.
„ —	12 sh. - „ eg.
„ Westhurtlepool . .	10 sh. - „ do.
„ Sunderland	9 sh. - „ furu
„ —	10 sh. - „ eg
„ Suttonbridge	12 sh. - „ do.
„ —	10 sh. - „ furu
„ Boston	9 sh. 6 d pr. load do.
„ Harwich	9 sh. 3 d - „ do.
„ Oldenburg	8 $\frac{1}{2}$ mark pr. 1 000 kg. havre
„ Leer	50 pf. pr. fod furusleepers
„ —	55 - - „ eg
„ Liverpool	10 sh. - load furu
„ Plymouth	13 sh. - „ eg
„ Brest	37 $\frac{1}{2}$ franks
„ Nantes	36 „
„ St. Nazaire	24 „
„ Bordeaux	25 „ alt med 15 pct. pr. læst à 80 kubikfod gammelt fransk maal
„ Saffi	20 sh. pr. ton sukker (raffinade).

Til Danzig:

For dampskibe:

Fra Sydsverige	4 à 6 mark pr. ton sten
„ Lysekils distrikt . .	4 $\frac{1}{2}$ à 5 „ - „ —
„ —	1 $\frac{1}{2}$ mark pr. tønne salt sild

Fra Lysekils distrikt . . .	1 1/2 mark for ferak gild i kasser.
" Linhamna	3 mark pr. ton kalksten
" Gotland	4 à 5 1/2 mark pr. ton do.
" Stockholm	9 mark pr. ton træmasse
" Luleå	5 " " jernmalm
" Trondhjem	6, 7 à 8 mark pr. ton svovlkis
" Kristiania	11 mark pr. ton is
" Antwerpen	6 mark pr. ton fosfat
" Skotland	2 sh. 6 d pr. tønde sild
" Firth of Forth	5 sh. 3 d à 6 sh. 9 d pr. ton kul
" Sunderland	6 sh. 6 d pr. ton kul
" Newcastle	4 sh. 9 d til 7 sh. 3 d pr. ton kul
" Middlesbro	mk. 5 1/2 à 5 pr. ton pigjern

For seilskibe :

Fra Sydsverige	4 à 5 mark pr. ton sten
" Lysekilsdistriktet . . .	4 à 5 " " "
" Höganäs	6 " " ler og chamottesten
" Gotland	4 " " kalksten
" Göteborg	4 " " salt
" "	6 " " gasmasse
" Kristiania	7 " " is
" Fredrikstad	5 1/2 " " sten

Indførselen fra Norge :

Svovlkis	5 089 520 kg.	Tran	4 186 kg.
Træmasse	485 "	Kantsten	43 830 "
Sild	1 410 tdr.	Gadesten	360 000 "
Anajovis	100 kg.	Is	1 190 180 "

Fra Sverige :

Ler	772 791 kg.	Træmasse	293 200 kg.
Chamottesten	10 551 030 "	Affaldssten	4 953 660 "
Jernmalm	101 740 930 "	Kantsten	150 073 "
Punsch	130 "	Gadesten	26 865 296 "
Brændevin	22 "	Mursten	666 100 "
Vin	80 "	Lerrør	18 006 "
Sild, fersk	166 200 "	Kalksten	858 000 "
do., saltet	1 600 tdr.		

Udførselen til Norge :

Hvede	595 000 kg.
Rug	2 898 050 "
Erter	14 804 "

Til Sverige:

Hvede	55 819 879 kg.	Gryn (Hülsenfrüchte) .	4 950 kg.
Rug	14 779 865 "	Hvedemel	7 425 "
Erter	130 117 "	Rugmel	1 496 355 "
Rodskræller	183 800 "	Salt	558 330 "
Vin	397 "	Torvmel-melasse	191 283 "
	paa fad	Raffinade	152 645 "
Do.	140 "	Raasukker	1 443 627 "
	paa flasker	Oljekager	2 615 000 "

Den is, som indførtes hertil, kom fra Norge og betales med 15 à 17 mark pr. ton. Svovlsis gik til indlandet, delvis ogsaa til Polen og Rusland.

I sild fra Norge fandt kun faa omsætninger sted, og de partier, som ankom fremover høsten, var af smaa mærker, hvorfor betingedes 15 à 22 mark pr. tønde efter kvalitet.

Gadesten blev betalt, frit leveret her, med $7\frac{1}{2}$ à 8 mark pr. kvadratmeter. Kantstenprisen $4\frac{1}{2}$ mark pr. løbende meter.

Efterspørgselen efter trottoirplader forekommer nu meget sjelden, da man saavel her som i byerne i provinsen foretrækker en kunststen, som tilvirkes i Elbing.

Sundhedstilstanden var overalt her i distriktet god.

Middelpriserne for korn frit leveret ombord fra transitlager i Danzig stillede sig i 1899 pr. 1 000 kg. i kroner:

Kornsorterne med vægtopgave.	Jan.	Febr.	Marts.	April.	Mai.	Juni.
Hvede 132 pund	132	135	134	130	132	125
Do. 126 —	124	127	125	121	123	120
Rug 125—126 pund	115	117	112	110	112	106
Byg (maltbyg) 115—116 pund	135	128	130	120	122	120
Do. (melbyg) 111—115 —	109	108	107	102	104	105
Foderbyg	103	100	99	98	99	100
Havre	109	115	118	114	116	116
Erter (kogerter)	135	133	131	125	125	125
Fodererter	113	109	106	106	106	—

Kornsorter med vægtopgave.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Hvede 132 pund	130	125	120	116	115	114
Do., 126 —	122	115	115	110	107	106
Rug 125—126 pund	113	107	105	105	105	105
Byg (maltbyg) 115—116 pund	120	115	115	125	118	112
Do. (melbyg) 111—115 —	105	104	105	105	102	100
Foderbyg	100	102	102	102	98	98
Havre	116	108	105	102	100	100
Erter (Kogerter)	125	—	125	135	130	130
Fodererter	—	110	110	103	103	03

Til konsulatet ankom i 1899 af breve og cirkulærer ialt 340 stkr. og afgik fra konsulatet 272 stkr. breve og telegrammer.

Under konsulatets adresse ankom skibsbreve og til andre personer 1 589 stkr.

Paamønstreret med norske skibe 69 mand. Afmønstreret fra norske skibe 89 mand.

Konsulatet befinder sig Kohlenmarkt no. 12, II etage, og holdes aabent alle hverdage fra kl. 9—12 form. og 3—5 eftrm.

Rio de Janeiro.

Skrivelse fra generalkonsulen i Rio de Janeiro af 6te februar 1901.

Herved giver jeg mig den ære at inberette, at ved den under 26de december f. a. givne budgetlov for Brasiliens Forenede Stater er den for forrige aar gjældende toldtarif i det væsentlige bibeholdt. Dog er det at merke, at medens i 1900 15 pct. af ethvort toldbeløb skulde betales i guld, skal nu 25 pct. af beløbet erlægges i guld; for denne fjerdeparts beregning er givet særskilte regler, saalænge pengekursen holder sig under 10½ pence pr. milreis.

De afgifter, der under navn af „adicionaes“ med 10 pct. af expeditionsafgiften oppebares ved varer, der var frie for betaling af indførselstold, samt som tillæg ved fyr- og dokafgifter, i Rio de Janeiro havn, skal anvendes til et fond for redningsvæsen (socorro naval) hersteds.

De i 1900 paalagte forbrugsafgifter (accise, „taxas de consumo“) er bibeholdt, dog saa at afgiften paa mineralvande er fordoblet og afgiften for brasiliansk cigaretpapir er nedsat. Disse afgifter gjaldt tobak, drikkevarer, fyrstikker, salt, skotøj, lys, parfumerier, pharmaceutiske specialiteter, eddik, konserver, spillekort, hatte, stokke og tøjler.

Regjeringen er bemyndiget til at oppebære af skibe, som benytter havne, hvor der for unionens regning udføres arbejder for at forbedre indløb og ankerpladse, en afgift af fra 1 til 5 reis pr. kg. af varer, som der losses eller lastes, alt efter disses værdi, bestemmelse eller oprindelsesland. Produktet af denne afgift, som ogsaa skal afpasses efter tjenestens tarv, skal for hver havn danne et specielt fond, udelukkende bestemt til at fremme de omhandlede forbedringer. De havne, hvorpaa her nærmest er tænkt, er Maranhao, Ceará, Natal, Parahyba, Paranaguá, Pernambuco, Maceio (Jaraguá), Desterro de Sta. Catharina (Florianopolis) og Rio Grande do Sul.

Regjeringen er ligesom forrige aar bemyndiget til at anvende en differential-tarif ligeoverfor en eller flere varer af udenlandsk tilvirkning som vederlag for indrømmelser mod brasilianske produkter, naar de behandles som varer fra den mest begunstigede nation, eller omvendt.

Til mere effektiv kontrol med sjø-, livs- og brandforsikringsselskaber i Brasilien er regjeringen bemyndiget til at oprette et over-forsikrings-opsyn, der skal sortere under finansministeriet, og hvis omkostning bestrides ved afgifter, der betales af nævnte forsikringsselskaber.

Fyr- og dokafgifter er bibeholdt med betaling i guld.

For fartøier, der anløber brasiliansk havn for at modtage ordrer og fortsætte reisen, er bibeholdt en fast afgift af £ 2. 0. 0. Ved betaling af denne er fartøiet, efter at være underkastet vanlig told-, sundheds- og politivisit, berettiget til at forblive liggende i havnen i 10 dage og indtage proviant, vand og kul. Med særskilt tilladelse af vedkommende toldbods chef kan fartøiet forblive yderligere 5 dage. Forbliver det imidlertid endnu udover disse, bliver fartøiet underkastet behandling som fartøj, der indklarerer og udfører operationer.

Den afgift, der skal betales ved legalisation af konsulat-fakturaer, er nedsat fra 5 til 3 milreis (guld).

Naar et fartøis konnossement fremleveres til toldklarering af lasten, skal det være paaklæbet stempelmerke. Saadan afgift betales dog kun ved original-eksemplaret af konnossementet eller det, hvorefter der klareres, ikke ved duplikaterne.

For at søge at fremtvinge statistisk materiale er det bestemt, at alle kaptainer og skippere paa brasilianske og udenlandske fartøier, som afaar fra brasiliansk til udenlandsk havn, er forpligtede til at afgive et manifest over de varer, som de i havnen har indlastet, og hvori skal anføres fartøiets navn, klasse og tonnage, antallet af indlastede kolli med deres navn og kvantum, og hver vares slags og vægt særskilt, hvis afladeren har opgivet dem. Skibsføreren eller hans agent skal sende et exemplar af dette manifest straks inden afgang, eller agenten efter indhentet tilladelse ialfald inden 48 timer efter fartøiets afgang, i posten i rekommenderet brev til kontoret for handelsstatistik i Rio de Janeiro („Repertiçao de Estatistica Commercial“, Capital Federal). For afsendelsen skal kvittering erhverves fra posthuset. Gjøres det ikke, kan udklarering nægtes. Skibsføreren eller agenten kan desuden ilægges en mulkt af 500 milreis første gang, og af 1 000 milreis i gjentagelsestilfælde. Er der urigtige erklæringer i det afgivne manifest, hvad varernes art eller antal af kolli angaar, kan skibsfører eller agent faa mulkt af fra 10 pct. til 50 pct. af varens værdi og af 20 milreis til 100 milreis for hvert kolli, som maatte være udeladt. Mulkterne ilægges af toldbodens chef eller toldvægtens bestyrer, hvor der ikke er toldbod, men blot „Mesa de rendas.“ (Ladesteds toldvagt).

Er ved varer, som indføres fra udlandet og er udenlandsk produkt, etiketterne affattet paa portugisisk, skal det land, hvorfra produktet hidrører, udtrykkelig være angivet paa etiketterne.

Piræus.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul M. N. Rodocanachi,

dateret 26de februar 1901.

Den norske skibsfart i 1900. Til hovedstationen ankom fra fremmede lande med ladning et dampskib dr. 1358 tons og til konsulatdistriktet forøvrigt 4 dampskibe dr. 4597 tons tilsammen 5 norske dampskibe dr. 5955 tons, og i ballast til konsulatdistriktet forøvrigt 2 norske dampskibe dr. 1836 tons, hvorhos der i Piræus for norsk regning indkøbtes et dampskib dr. 587 tons. Der afgik med ladning 6 norske dampskibe dr. 6433 tons, deraf intet fra hovedstationen, og i ballast fra konsulatdistriktet forøvrigt 2 norske dampskibe dr. 1946 tons.

Af svenske skibe anløb et dr. 395 tons hovedstationen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 43.15, ved vicekonsulstationerne kr. 333.42, hvoraf tilfaldt generalkonsulen kr. 166.71; af svenske skibe ved hovedstationen kr. 25.08; ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 234.94.

Trælast. Som tilfældet var med foregaaende aar, er ogsaa om det nu forløbne aar at berette, at trælast fra de forenede riger er blevet vel kjendt og skattet i Grækenland og anvendes ikke blot her i Piræus og i Athen, men ogsaa i provinserne. I sidste aar er der blevet direkte bestilt 4 forskjellige ladninger paa 1000 stds., og en god del er blevet indført over Marseille. Da bygmestrene har lært at sætte stor pris paa denne sort trælast, og da ingeniørerne betegner den som den, hvoraf man bør benytte sig, har de handlende seet sig nødt til at importere varen. Som følge heraf vil efterspørgselen derefter end yderligere stige, idet denne sort trælast paa grund af sin fortrinlige kvalitet er blevet uundværlig.

Klipfisk. Der er stor afsætning af denne vare i Grækenland; de tider da der sælges mest heraf, er maanederne februar, marts, november og december. Man foretrækker imidlertid den fra Frankrige kommende klipfisk for vor artikel, fordi den franske er mindre haard og billigere; den franske klipfisk transporteres paa 5 dage fra Marseille, medens man af mangel paa direkte kommunikation maa vente meget længe for at kunne skaffe sig vor vare.

Sild. Ogsaa af denne vare er der stor afsætning i Grækenland; røgesild finder villig købere; for saltet sild er der derimod intet marked. Tiderne for konsumen af denne vare er de samme som for klipfisken.

Jeg har forsøgt import ogsaa af denne vare; men skjønt den efter de modtagne prøvepartier at dømme saa ud til at være meget vel tilberedt, mislykkedes dog forsøget paa grund af den daarlige forbindelse mellem de forenede riger og Grækenland, idet varerne ved ankomsten hid var bortskjæmt som følge af den langvarige transport.

Jernbjelker. For nogle aar siden begyndte man at erstatte de svære murvægge med T-formede jernbjelker, og der er blevet solgt store mængder deraf, da de er stærke og tager liden plads.

Søm. Man har nu begyndt ogsaa at bruge søm fabrikeret i de fornede riger, som man lader importere over Frankrige, skjønt man i almindelighed foretrækker den slags søm, hvoraf jeg tidligere har sendt prøver til departementet.

Hvis man her havde et lidet lager af søm, vilde man uden tvil kunne opnaa meget større bestillinger.

Hannover.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Bernhard Caspar,

dateret 25de februar 1901.

Efter en periode af økonomisk fremgang og et opsving af en styrke og varighed, hvortil man ikke har seet noget sidestykke under det tyske riges bestaaen, har aaret 1900 for første gang bragt stilstand i Tyskland økonomiske udvikling, og i aarets anden halvdel kunde man paa mange felter saagar mærke en afgjort tilbagegang i konjunkturerne. Der kan ikke være nogen tvil om, at tilstanden i det hele har forandret sig, at den store efterspørgsel i de vigtigste grene af den nationale produktion er aftaget, at den stærke udvidelse af forskellige slags bedrifter har ledet til overproduktion, og at som følge af den voldsomme stigning i priserne saavel for de vigtigste raastofte og bistofte som ogsaa for arbejdshjælp og kapital det naturlige kredsløb har ledet til en kjendelig svækkelse paa talrige gebeter.

Den glimrende udvikling i det tyske skibsbyggeri har ogsaa i det forløbne aar fortsat sig. Aaret 1900, hvori „Deutschland“ satte rekorden i Amerikafarten og to tyske selskaber feirede triumfer paa Pariserudstillingen som verdens største rederier, var et mærkeaar for Tysklands verfter og rederier og tillige et aar med den livligste arbejdsvirksomhed. Verfterne, som for den største del i det sidste aar kunde foretage betydelige udvidelser af sine anlæg, var saa fuldt op beskæftiget som aldrig før. Tonnagen af de fra de tyske privatverfter i aaret 1900 færdigleverede skibe udgjorde næsten en fjerdedels million, det vil sige 3 gange saa meget som i aaret 1896 og 50 pct. mere end i 1898. Naar desuagtet endnu henimod 100 000 tons blev bygget for tysk regning paa engelske verfter, maa man herved tage i betragtning, at paa den anden side tyske verfter havde henimod 113 000 tons at bygge for udlandet. Under bygning befandt sig i det hele paa tyske privatverfter saavelsom paa udenlandske verfter for tysk regning med et rundt tal 700 skibe med over 760 000 reg. tons drægtighed. De sjøgaaende skibes tiltagende størrelse kan sees deraf, at der i sammenligning med forrige aar vistnok er en nedgang i antallet af skibe, men dog en betydelig forøgelse i tonnagen af de under bygning værende skibe. Stigningen i tonnagen falder forøvrigt alene

paa dampskibe, medens der for seilskibenes vedkommende er nedgang. Af de under bygning værende skibe kom efter tonnagen regnet mere end to tredjedele paa sjøgaaende dampskibe af over 100 tons. Antallet af de paa tyske privatverfter byggede krigsskibe beløb sig til 48, deres størrelse med et rundt tal til 90 000 tons. Af de paa tyske privatverfter og for tysk regning paa udenlandske verfter under bygning værende skibe blev i beretningsaaret omtrent halvdelen færdigbyggede, saaat der, selv bortset fra nye bestillinger, for en tid lang er sørget for rigeligt arbejde. De tyske privatverfters produktion fordeler sig saaledes, at noget mere end en tredjedel faldt paa Nordsjøgebetet, den overveiende største del af de færdigleverede skibe paa Østersjøverfterne.

Med det engelske skibsbyggeri lader de tyske tal sig ikke uden videre sammenligne, da i England de i aaret af stabelen løbne, i Tyskland derimod kun de fuldstændig færdigbyggede tælles, og desuden de keiserlige verfter ikke tages med i betragtning. I England løb i aaret 854 skibe drægtig 1:5 millioner tons af stabelen; i Tyskland blev paa privatverfterne færdigbygget 385 skibe dr. 273 000 tons. I hele verdens skibsbygningsproduktion havde England i 1898 en andel af 76 pct. af tonnagen; i anden række kom Tyskland med 7.7 pct. Efter ovenanførte opgaver maa forholdet i aaret 1900 have forskjøvet sig betydelig til gunst for Tyskland, selv om afstanden mellem begge lande endnu er meget stor.

Det tyske sildefiskes opsving er umiskjendeligt. For 1899 og 1900 angives som fangeresultater af de hovedsageligste sildefiskeriselskaber:

	1900. Kantjes.		1899. Kantjes.
Emdener sildefiskeri-aktieselskabets 30 seilloggere			
paa 116 reiser	26 293	mod	18 154 ¹ / ₂
Neptunselskabets 24 seilloggere paa 93 reiser	23 791	"	14 058
Glückstädter selskabets 14 seilloggere paa 53 reiser	12 252 ¹ / ₂	"	6 891 ¹ / ₂
Bremen-Vegesacker selskabets 20 seilloggere paa 72 reiser	17 930	"	11 219
Elsflether-selskabets 11 seilloggere paa 40 reiser	10 587 ¹ / ₂	"	5 571 ¹ / ₂
Geestemünde sildefiskeriselskabets 8 damploggere			
paa 45 reiser	20 648	"	14 446

Disse resultater leverer det statistiske bevis for, at det tyske sildefiske i det forløbne aar har taget et vældigt opsving. I høi grad bemærkelsesværdig viser sig herunder det med damploggere drevne sildefiskes overlegenhed over det med seilloggere.

Ogsaa havfisket kan se tilbage paa en sund udvikling i det forløbne aar. Fiskekonsumen i Tyskland tiltager, og mangen gang kunde efterspørgselen ikke tilfredsstilles. Paa auktionerne opnaaedes gennemsnitlig høie priser, og som følge heraf fandt ogsaa salg sted af sendinger fra Norge, Danmark, Holland og England.

Kautschukindustrien kan med tilfredshed se tilbage paa aaret 1900; hertil bidrager væsentlig, at raagummipriserne ikke mere naaede en saa exorbitant høide som i aaret 1899. En naturlig følge af disse høie priser var, at alle kautschukproducerende lande bragte de størst mulige kvantiteter paa markedet og saaledes søgte at profitere af priserne, hvilket havde en

prisedgang paa raamaterialet til følge. En væsentlig faktor ved nedgangen i raagummipriserne dannede i sidste forretningsperiode det slette forløb af forretningen i gummigaloscher og velocipedringe. Grunden hertil laa i den lidet snerige vinter og i den krise, der er indtraadt i velocipedindustrien, og som siden forrige aar end mere har tilspidset sig, saa at mange fabrikker har indstillet driften. Tre gummig- og guttapercha-selskaber kunde uddele en dividende af henholdsvis 12, 17 $\frac{1}{2}$ og 45 pct. mod 12, 12 og 40 pct. i forrige aar.

I papirfabrikationen vedblev den stigning i papirpriserne, som henimod enden af aaret 1899 svagt var begyndt i Tyskland, stadig i aare 1900. Grunden hertil var den sterke stigning i britiske avisforlæggers behov som følge af Boerkrigen. Dette i forhold til verdens papirproduktion ringe merbehov var nok til i alle papirudførende stater at fremkalde en knaphed paa trykpapir og at overbevise fabrikkerne om, at der ikke mere var tale om nogen overproduktion. Medens i tidligere aar livlig efterspørgsel havde fremkaldt en forøgelse i produktionen, hindredes nu en saadan ved, at det var vanskeligt og tildels ligefrem umuligt at opdrive de dertil fornødne raastofte. Den overveiende største del af de forskellige papirsorter, nemlig det meste af det sædvanlige tryk-, skrive- og pakpapir samt pap fremstilles i nyere tid af træstof, og det dertil brugbare træ i Tyskland er ikke længer tilstrækkeligt for behovet. En anseelig og aarlig stigende del af det til papirfabrikationen medgaaende træ maa tages fra udlandet, særlig fra de tilgrænsende distrikter i Østerrige, og heller ikke her kan den aarlige afkastning af træ holde skridt med det stigende papirbehov. Følgen heraf er fordyrelse af og knaphed paa raastof, der bliver end mere følelig ved mangelen paa folk til arbeidet i skoven. Manglen paa træ afskrækkede fra nyanlæg eller udvidelse af papirfabrikker. Derhos tvang den tørre sommer 1900 træsliberne til at indskrænke produktionen, saa at mange papirfabrikker til sine tider led under mangel paa slibning. Alle disse aarsager bidrog ~~til~~ at fordyre papiret, men endnu mere dog den vaaren 1900 opstaaede kulnød, hvorved enkelte papirfabrikker blev nødt til at tage ugelange ferier. Stigningen i kulpriserne virkede i særlig grad direkte paa papirpriserne, da der til fremstilling af en ton papir gennemsnitlig medgaar 2 tons kul.

Disse forhold i Tyskland indtraf samtidig med et vandfattigt aar i Sverige, Norge og de Forenede Stater samt med et usædvanlig stort papirforbrug i England, de engelske kolonier og Japan, saa at alle vigtigere papirproducerende stater havde fuldt op at gjøre med at dække verdensmarkedets papirbehov. De tyske papirfabrikker indsaa, at de lettere kunde sætte igjennem prisforhøielser, naar producenterne af ligeartede frembringelser sluttede sig sammen i grupper. Saaledes opstod vaaren 1900 mere eller mindre faste foreninger af fabrikker af forskellige papirsorter. Den intimeste forening sluttede avistrykpapirfabrikkerne ved oprettelse af et fælles udsalgssted i Berlin, som afhænder de forbundne fabrikkers hele trykpapirproduktion, som skal udgjøre 80 pct. af Tysklands samlede trykpapirproduktion. De andre foreninger indskrænker sig til indbyrdes at enes om mindstepriser for de gangbare papirsorter. Stigningerne i priserne i november 1900 i sammenligning med høsten 1899 beløb sig til mellem 20 og 40 pct. og var størst for de papirsorter, som indeholdt mest træstof. I det store og hele kan derfor beretningsaaret for papirindustrien betegnes som tilfredsstillende. En hannoveransk papirfabrik foreslaar for aaret 1900 uddelt en dividende af 11 pct. mod 8 $\frac{1}{3}$ pct. for aaret 1899.

Hvad trælastmarkedet angaar, lader det sig ikke skjule, at de sidste maaneder af det forløbne aar for de fleste trælastsorters vedkommende betegner en nedadgaende konjunktur. De politiske begivenheder i udlandet, de høje fragter, vort pengemarkeds og industriens stilling, den usikkerhed, der er fremkaldt ved de i udsigt stillede højere trælasttoldsatser, alle disse momenter har gjort et ugunstigt indtryk. Desuden kan der meldes om rigelige tilførsler, som i det mindste har den gode side, at kjøberne i næsten alle sorter bydes et righoldigt udvalg til ikke høje priser. Derimod er der en kjendelig nedgang i offerter af svømmende ladning. Hvad angaar amerikansk skaaren læst som pitchpine, eg o. s. v., klages der meget over, at de amerikanske sælgere dels temmelig sent, dels slet ikke effektuerede de overtagne leverancer. Paa grund af knap tonnage og høje fragter faldt priserne temmelig høje for varer kommende derfra. Noget lignende gjælder om nordiske bord og planker paa grund af sterk efterspørgsel i nabolandene. Importørerne dækkede derfor ogsaa kun det nødvendigeste behov, saameget mere som i de sidste maaneder paa grund af den forringede byggevirksomhed efterspørgselen ikke overalt holdt sig livlig. I bygningstømmerhandelen var der heller ikke synderlig stor livlighed.

Elektricitetsindustrien, der for kun faa aar siden saa ud, som om den vilde erobre hele verden med storm, og som ved det store forbrug af jern i høi grad havde bidraget med til opøvingen i de sidste aar, maatte end yderligere indskrænke sin allerede i forrige aar aftagne virksomhed. Fordyrelsen af materialerne og navnlig vanskeligheden ved at reise kapital har havt en saa meget føleligere indflydelse paa denne industrigrens udvikling, som den allerede før beskedne afkastning af denne bedrift under trykket af den skarpe konkurrence ofte er blevet reduceret til at være ganske utilstrækkelig.

Et livsspørgsmaal for provinsen Hannovers industrielle udvikling er istandbringelsen af „Mittellandkanalen“. I decenniier har de interesserede ivrigt arbejdet for dette projekt, og sommeren 1899 fremlagde ogsaa den preussiske statsregjering for Abgeordnetenhaus et forslag til Rhinens forbindelse med Elben; dette forslag blev dog ikke antaget. I begyndelsen af aaret 1901 blev forslaget atter fremsat i udvidet skikkelse. Udvidelserne vedrører især den store skibsfartsvei Berlin—Stettin, kanalforbindelser mellem Oder og Weichsel, Warthe og Netze samt skibsfartsveien mellem Schlesien og Oder—Spree-kanalen. Det hele er beregnet med en rund sum at skulle koste 390 millioner mark; udførelsen af arbejdet er tænkt at skulle strække sig over 15 aar.

Det i Tyskland og navnlig i Preussen til stor magt komne agrar-konservative parti staar fiendtlig ligeoverfor dette kulturværk og søger at sammenknytte kanalforslaget med den vordende handelstraktatpolitik og navnlig med størrelsen af kornetolden. Forsaavidt vil kanalforslaget, et rent preussisk anliggende, kaste sin skygge over i den tyske rigsdag, og omvendt vil den indre preussiske politik faa vidtrækkende indflydelse paa den tyske rigsdags forhandlinger.

Budapest.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Arthur Altschul, dateret 20 februar 1901.

I Ungarns handelsomsætning med Norge og Sverige er der, hvad varernes art angaar, ikke indtraadt nogen nævneværdig forandring i sammenligning med de foregaaende aar. Derimod viser varemængden efter de hidtil udkomne statistiske publikationer for det meste en temmelig betydelig nedgang.

Til Sverige exporteredes i 1900: mel 702 q., tørrede plommer 149 q., eg 112 q. Om exporten til Norge saavel som om importen fra begge lande mangler opgave.

Om vareudbyttet i aaret 1899 giver de udarbejdede statistiske opgaver følgende oplysninger:

Sverige. Den samlede import fra Sverige opgik til 929 q. til en værdi af kr. 47 382.00; deraf:

Hvalrav .	16 q.	værdi kr. 4 800.00	Videnskabe-
Fisketran	834 "	" 31 692.00	lige instru-
Likører .	2 "	" 2 000.00	menter,
Jernvarer	5 "	" 1 168.00	telefoner
			etc. 5 q. værdi kr. 4 430.00

Den samlede export opgik til 7 794 q. til en værdi af kr. 745 317.00; deraf:

Bønner	200 q.	værdi kr. 3 120.00	Kabler.	215 q.	værdi kr. 195 650.00
Mel	1 952 "	" 50 596.00	Tørre-		
Tørrede			dør	25 st.	" 272 000.00
plommer	4 596 "	" 177 610.00	Elektriske		
Vin	175 "	" 1 888.00	glødelam-		
ilamp, raa	114 "	" 6 270.00	per	7 q.	" 4 970.00
Skrive- og			Stivelse og		
brevpapir	255 "	" 17 850.00	klistre	123 "	" 5 778.00

Norge. Den samlede import fra Norge beløb sig til 9 801 q. til en værdi af kr. 66 338.00; hvoraf:

Fisketran	550 q.	værdi kr. 20 000.00	Stokfisk	195 q.	værdi kr. 22 230.00
Levertran	55 "	" 3 850.00	Jernerts	8 750 "	" 11 375.00
Sild	238 "	" 5 474.00			

Den samlede export beløb sig til 17 884 q. til en værdi af kr. 487 385.00; deraf:

Tobak	33 q.	værdi kr. 1 320.00	Møbler af		
Mel	4 663 "	" 120 865.00	bøiet træ	47 q.	værdi kr. 4 140.00
Tørrede			Kabler	7 "	" 6 370.00
plommer	1 508 "	" 63 336.00	Torpedoer	17 st.	" 204 000.00
Jernerts	11 400 "	" 14 820.00	Torpedodele	58 q.	" 65 656.00
Skrive- og			Elektriske		
brevpapir	23 "	" 1 610.00	glødelamper	2 "	" 1 420.00

Hvad angaar Ungarns udenrigshandel i almindelighed i aaret 1900, blev der ifølge de offentliggjorte statistiske opgaver i aaret af varer indført 1 397 221 stykker og 31 158 788 q. Exporten udgjorde 7 961 059 stykker og 63 269 607 q. I sammenligning med 1899 er derfor indførselen i det forløbne aar af de i stykker tællede varer steget med 1 048 635 stkr., medens den af de efter vægt regnede varer er sunket 4 141 338 q. Exporten er for begge kategoriers vedkommende steget, nemlig med 1 432 073 stykker og 11 468 213 q. I aaret 1899 udgjorde nemlig:

Importen 348 586 stykker og 35 300 126 q. og
 exporten 6 528 986 — „ 51 801 394 „

Den samlede værdi af udenrigshandelen i sammenligning med aaret 1899 udviser følgende billede:

Importen, værdi i kroner:		Exporten, værdi i kroner:	
I aaret 1899 . . .	1 198 764 151	I aaret 1899 . . .	1 200 500 494
- — 1900 . . .	1 130 560 000	- — 1900 . . .	1 397 230 000

Man ser heraf, at handelsbalancen ikke blot holder sig positiv, men at sogar udførselsmerværdien er steget fra kr. 1 736 343.00 til kr. 266 670 000.00.

Om enkelte hovedartikler kan anføres følgende:

Af korn og bælgrugter samt af mel blev der indført 1 510 696 q. mindre end i aaret 1899, men derimod exporteret 3 844 932 q. mere.

Kulimporten er i sammenligning med foregaaende aar gaaet ned med 2 024 385 q., medens exporten er steget med 4 861 660 q.

Handelen med levende dyr, som er en af de vigtigste forretningsgrene, viser ingen særlig forandring; importen er gaaet ned, exporten er steget noget.

St. Thomas.

*Aarsberetning for 1900 fra konsul Valdemar Riise,
 dateret 20de februar 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900. Af norske skibe ankom i 1900 til St. Thomas med ladning fra fremmede lande 10 dampskibe dr. 16 240 tons og 3 seilskibe dr. 2 216 tons, tilsammen 13 dr. 18 456 tons, og i ballast 7 seilskibe dr. 3 278 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 2 dampskibe dr. 2 342 tons og 2 seilskibe dr. 1 370 tons, tilsammen 4 dr. 3 712 tons, og i ballast 8 dampskibe dr. 13 898 tons og 8 seilskibe dr. 4 124 tons, tilsammen 16 dr. 18 022 tons.

For ordre anløb 5, for reparation 5, for sygdom 1, tilsammen 11 norske fartøier dr. 6 990 tons.

Ingen svenske fartøier ankom i aarets løb til St. Thomas.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe kr. 991.68, expeditiønsavgifter kr. 325.80.

St. Thomas' havn besøgte i aaret 1900 af 2 525 fartøier, hvoraf 1 797 engelske, 291 danske, 189 tyske, 72 amerikanske, 70 franske, 57 hollandske, 23 norske, medens resten tilhørte forskellige andre nationer. Deraf var 412 dampskibe, væsentlig af det tyske Hamburg-Amerikanske S. S. Co., det engelske Royal Mail Co. og det franske Compagnie générale transatlantique. 41 orlogsmænd besøgte havnen tildels for kul og proviant, men blandt disse intet norsk eller svensk.

Nedgangen i antallet af fragtsøgende seilskibe vedvarer som en naturlig følge af dampskibelinjernes regelmæssige anløben af næsten alle havne i Vestindien.

Der paamønstredes 26 mand med norske fartøier og afmønstredes 9; ingen rømninger fandt sted.

Toldintraderne paa St. Thomas udgjorde ifølge de statistiske oplysninger for finansaaet 1899—1900: \$ 15 089.92 imod \$ 16 815.77 aaret iforveien. Skibsaftagterne udgjorde \$ 17 999.26 imod \$ 20 976.53.

Sundhedstilstanden har som sedvanlig været udmerket.

St. Croix's havne besøgte i ovennævnte aar af 278 skibe mod 289 det foregaaende aar. Den indgaaende told beløb sig til \$ 76 399.30 mod \$ 60 862.08 aaret iforveien, og den udgaaende told til \$ 30 904.23 mod \$ 25 247.83.

Udførselen af øens hovedprodukter stillede sig saaledes:

	Sukker.	Rhum.	Melasse.
Til Danmark	℥ 351 244	Gl. 26 938	Gl. 95
„ Forenede Stater	„ 25 458 282	„ 10 484	„ 18 462
„ Andre stater i N. Amerika	„ 227 160	„ 2	„ 71 330
„ St. Thomas	„ 351 093	„ 4 921	„ 704
Tilsammen	℥ 26 387 779	Gl. 42 345	Gl. 90 591
mod i 1898—1899	„ 25 935 010	„ 71 097	„ 69 186

Den nuværende høst tegner i alle henseender godt, og der foreligger en traktat mellem Danmark og de Forenede Stater, hvorved tolden paa rørsukker ved indførsel til Nordamerika nedsættes med $12\frac{1}{2}$ pct., medens til gjengjæld amerikansk mel og mais indføres til St. Croix til en billigere toldsats; men denne traktat er endnu ikke ratificeret af den amerikanske regering. Muligvis skyldes dette det stadig opdukkende, men endnu ikke afgjorte spørgsmaal om de dansk-vestindiske søers salg til Nordamerika.

Düsseldorf.

*Aarsberetning for 1900 fra konsul S. V. Helander,
dateret 7de marts 1901.*

Almindelig oversigt.

Den usikkerhed, med hvilken aaret 1900 sluttede, stod i en mærkbar modsætning til den faste tillid, med hvilken det begyndte. Endnu ind i dets første maaneder var den opfatning almindelig fremherskende, at den i næsten 5 aar iagttagne stadig opadgaaende bevægelse skulde vedblive endnu længere, og selv da børsen viste en mærkelig nedgang, blev i de videste kredse inden industrien tilliden til yderligere gunstig udvikling i forretningstilstanden endnu ikke røkket. Først nogen tid senere viste sig begyndelsen til en krise ogsaa inden industrien. Ihvorvel enkelte forbud om denne lader sig paa vise ind i den anden halvdel af aaret 1899, kom dog senere hele omslaget ualmindelig overraskende. Men hvor langt den i andet kvartal af det forløbne aar indtrufne tilbagegang vil strække sig, og hvor længe den vil vare, lader sig for tiden ikke overskue.

Jernindustrien har i de sidste 5 aars voksende industri ubestridelig havt ledelsen; fra den er nedgangen i aaret 1900 udgaaet, og af den venter man ogsaa vendingen til det bedre.

Metaller.

Inden jern- og staalindustrien var den almindelige tilstand i begyndelsen af aaret 1900 i det hele taget uforandret i sammenligning med den foregaaende tids. Efterspørgselen var saa stor, at bestillingerne ikke kunde fuldt udføres, og for større partier sattes lange leveranceterminer. Verkerne maatte arbejde af alle kræfter for ikke at overfløies af arbejdsmængden; her og der fik man erfare mangelen paa raamateriale, halvfabrikater og brændsel, hvilket hindrede verkernes fulde virksomhed. Som følge af den gode sysselsættelse forhøiedes priserne paa næsten alle artikler, men bevægede sig dog inden saadanne grændser, at de ikke bragtes i fare af udenlandsk konkurrence.

Længere fram paa aaret, i andet kvartal forandredes forholdet, forsaavidt som ikke mange nye bestillinger indløb; men arbeidsvirksomheden forblev livlig, da de indgaaede kontrakter skaffede verkerne rigelig sysselsættelse. Den paa det amerikanske marked optrædende mathed og urolighederne i Kina fremkaldte dog en usikkerhed, som tilintetgjorde forretningsmændenes kjøbelyst og afbrød alle nye kontrakter. Det udenlandske markeds stilling forrykkedes, og verkerne fik at kæmpe med dets konkurrence. Usikkerheden forøgedes i tredje kvartal som følge af den ved spændingen paa pengemarkedet svækkede byggevirksomhed, og af den heraf opstaaede standsning maatte verkerne mere eller mindre lide, isærdeleshed de, der ikke stod saa meget i umiddelbar berøring med forbrugerne, men hovedsagelig var henvist til længere leverancekontrakter. I aarets sidste maaneder forværredes den almindelige tilstand endnu mere og betegnedes som ikke tilfredsstillende. Ved flere verker manglede sysselsættelse; indskrænkning i virksomheden og afbrydelse af arbeidet kunde ikke undgaaes. Derhos kom udlandet i markedet med yderst lave noteringer og tvang verkerne til at sælge til priser under produktionsomkostningerne.

Kul- og koks markedet forblev i hele aaret meget livligt. Efterspørgselen var ofte saa stor, at gruberne uagtet forøget virksomhed og udvidede verksteder ikke altid var istand til at dække behovet. Priserne paa koks udviste i første kvartal en forhøielse af mk. 3 pr. ton, kulpriserne ved begyndelsen af andet kvartal i gennemsnit mk. 1.00, kokskul mk. 1.50. Ogsaa i slutningen af aaret var afsætningen sterk, uagtet hovedkonsumenten, jernindustriens, ringe indkjøb, og i november opnaaedes den høieste nogensinde indtrufne præstation af gennemsnitlig 186 180 tons pr. dag.

Som følge af de forhøiede priser paa udenlandske jernmalme solgtes i aarets første kvartal siegerlandske malme for 1901 med en forhøielse af mk. 2.60 for raaspat og mk. 3.50 før rostspat pr. ton. Fra gruberne var derimod større mængder lovede, end man var istand til at tilveiebringe. Leverancer fra Siegenergruberne blev afsluttet til udgangen af 1901; det ved den siegerlandske salgsplads i begyndelsen af april 1900 bestilte kvantum beløb sig til 3 505 000 tons. Ogsaa de nassauske gruber havde paa samme tid solgt sine produkter for 1901 til væsentlig forhøiede priser, for rødalm af 50 pct. jernholdighed betales mk. 14.50 pr. ton. I udenlandske malme blev forretningerne i tredje kvartal noget roligere i forhold til den almindelige tilstand. Derimod var afsætningen af Siegener-spatmalm vedholdende gunstig, saa at behovet især for rostspat neppe blev tilfredsstillet som følge af transportforholdene. Ved de anseelige bestillinger, som gruberne havde i sine bøger, kunde befordringen holdes oppe hele aaret igjennem, og jernmalmsmarkedet berørtes derfor mindre af de i det hele tilbagegaaende konjunkturer.

Paa rujern markedet blev forretningerne i den første halvdel af beretningsaaret uforandret gode. De masovnsverker, som sælger rujern, havde allerede i april solgt sine produkter for 1901 til fordelagtige priser. Efterspørgselen var saa sterk, at den ikke altid kunde tilfredsstilles, da masovnene mangel paa brændsel, især kokskul, ofte maatte indstille sin virksomhed. Senere paa aaret indtraadte en forandring. I fjerde kvartal hvilede forretningerne fuldstændig, og afsætningen foregik langsommere. I støberujern afsluttedes enkelte mindre salgskontrakter til de hele aaret igjennem uforandrede syndikatspriser. Men ogsaa disse ophørte snart, da forbrugerne næsten helt og holdent havde dækket sit behov for 1901, og masovnene havde sluttet sin

produktion for samme tid. I de sidste maaneder var afsætningen af det for 1900 indkjøbte jern noget svagere, saa at forraadene ved masovnsverkerne blev tilsvarende større, og nogle rester fra 1900 maatte overføres til det nye aar.

Stangjerns markedet var i begyndelsen af aaret livligt, og produkterne udsolgte for hele aaret. I maanederne april og mai havde verkerne vedvarende god sysselsættelse, men efterspørgselen aftog efter denne tid, og omslaget i markedets tilstand foraarsagede en saadan stansning, at, uagtet de bogførte bestillinger udviste en arbejdsmængde for flere maaneder, maatte de fleste verker dog ofte indstille arbeidet. I december indløb ordrene noget livligere, og til vaaren venter man en yderligere forbedring i markedet.

I lighed med den almindelige forretningstilstand foregik ogsaa forretningerne paa traad markedet i den første del af aaret rolig, uagtet en i februar fra Amerika udgaaende krise syntes at true dets fasthed. Urolighederne i Østasien rokkede imidlertid ogsaa her tilliden, om de end ikke straks formaaede at udøve nogen indflydelse paa de af syndikatet fastsatte priser. Men mod slutningen af aaret deltog ogsaa dette marked i den almindelige nedgang, efterat nu ogsaa den betydelige aftagen i det indenlandske behov havde sluttet sig til irvirringen i udlandet. Handelen aftog paa en aldrig forhen seet maade, og faange verker, som allerede et halvt aar af mangel paa materiale ikke havde munnet arbeide fuldt ud, saa sig nu, i mangel af bestillinger, nødsaget til at **indskrænke** arbeidstiden.

I jernplader var sysselsættelsen i begyndelsen af aaret livlig, hvilket mest hidrørte fra de store rekvisitioner for skibsbygning, men aftog mere og mere, saa at driften i tredje kvartal mangedels maatte **indskrænkes**. Arbeiderstreiken ved Hamburgs skibsverf havde til følge, at indløbne bestillinger maatte lægges tilside og nye ordres opsættes. Priserne holdt sig dog lige til oktober, da man for ikke at behøve at **indskrænke** arbeidstiden alt for meget og i nogen grad at holde driften oppe begyndte at overtage exportleverancer til lave priser.

Paa jernblik markedet var forholdet det samme. Indstilling af arbeide og priser, som medførte tab, karakteriserede dette ved slutningen af aaret.

Derimod var verkernes sysselsættelse i jernbanemateriale i hele aaret vedvarende god. Bestillinger indløb i tilfredsstillende mængde, saavel fra statsbaner som private.

Jernstøberiernes og maskinfabrikernes virksomhed var ligeledes i den største del af aaret god. Den aftog noget i de sidste maaneder, men ikke i det omfang, som tilfældet ellers pleier at være ved vintertid.

Elektricitets- og velocipedindustrierne m. m. Ogsaa i elektricitetsindustrien fremtraadte tegn til en svækkelse. Prisstigningerne paa kul og alle slags jernprodukter har her i forbindelse med de høje lønninger igjen ganske væsentlig forhøiet produktionsomkostningerne, medens

paa den anden side konkurrancen mellem de forakkjellige elektricitetsselskaber er blevet stedse skarpere, og muligheden af at opnaa rigelig fortjeneste mindres. Enkelte af disse foretagender viser som følge heraf betydelig aftagen i sin afkastning, og paa grund af den tilbøielighed til drift i stort, som ytrede sig særlig udpræget just i denne industrigren, kan man vel ikke vente en bedring, før adskillige mindre levedygtige foretagender er forsvundet og mellem de større selskaber en overenskomst er truffet enten med hensyn til priserne eller til fordelingen af arbejdsomraade eller begge dele.

Det samme gjælder ogsaa om velocipedfabrikationen, hvis stilling endnu fremdeles er ligesaa ugunstig som forrige aar. Enkelte fabrikker har arbejdet med store tab, andre har fuldstændig opgivet velocipedfabrikationen og vendt sig til andre industrigrene. Den herved forberedte indskrænkning i produktionen betyder ogsaa det første skridt til bedring, ihvorvel det af den skarpe konkurrence med udlandet kan ventes, at den endnu ikke stiller sig i særdeles nær udsigt.

Indskrænkningen i bygningsvirksomheden og formindskelsen i bjergverksindustriens udstrækning har naturligvis ogsaa udvist en modsvarende tilbagevirkning paa forretningsgangen i cementindustrien. Den endnu i forrige aar livlige grundlæggelsesvirksomhed paa dette omraade er som følge af disse foreteelser næsten aldeles ophørt. Men desuagtet er endnu en hel mængde nye cementfabrikker under bygning, hvilke efter begyndt virksomhed vil bidrage til at skjærpe den i cementbedriften herskende desforuden allerede ret store konkurrence. Da priserne under indvirkning af denne konkurrence var kommet i stadig nedgang, medens samtidig produktionsomkostningerne steg, blev til sidst intet andet tilbage for de interesserede fabrikker end ved dannelsen af et syndikat at modvirke paa den ene side overproduktionen og paa den anden side den synkende prisbevægelse.

I teglsten gik forretningerne langsomt, da der overalt manglede hypotekkapital. Afsætningen holdtes ved industriverkernes behov i nogen grad paa den tidligere høide.

Angaaende byggevirksomheden berettes følgende:

I modsætning til den i foregaaende aar meget sent begyndte byggevirksomhed ytrede denne sig i vaars ret tidlig. I begyndelsen af mai var sagbrugenens sysselsættelse tilfredsstillende og udviklede sig senere saa meget, at efterspørgselen knapt kunde tilfredsstilles, og længere leveranceterminer maatte fordres til udførelse af de foreliggende bestillinger. Den gode sysselsættelse varede til juli. Da aftog forretningerne som sædvanlig ogsaa i tidligere aar. Slappelsen var denne gang dog af længere varighed, for hvilket vel fornemmelig den almindelige pengemangel bar skylden. Denne skjærpedes endnu betydelig derved, at foretagsomheden ved tilbagegangen i jernindustrien viste sig mere tilbageholden. Man regnede derfor neppe paa en betydelig høstbyggevirksomhed. Mod forventning begyndte dog forretningerne i oktober lidt efter lidt atter at bedre sig og stillede sig ved slutningen af denne maaned ret livlige. Efterspørgselen var i midten af november særdeles sterk, idet enhver bestræbte sig for at faa høstbygningerne under tag før indtrædelsen af ugunstigt veir.

Rundtømmerpriserne holdt sig i almindelighed i aarets løb, faste. En siendommelig foreteelse var det, at, de just i juli, da sagbrugenes virksomhed betydelig aftog, steg. Den længe vedholdende ringe sysselsættelse blev dog ikke uden indflydelse, men bragte tvertimod priserne til atter at synke.

Priserne paa bygningsvirke var ved vaarens begyndelse faste og forhøiedes endog senere i den korte hausseperiode paa rundtømmermarkedet i juli for senere efterhaanden atter at falde. Først i oktober blev de paany fastere under indvirkning af den livligere sysselsættelse.

Trævareimporten.

Ifølge herværende toldkammers opgave importeredes fra Sverige og Norge til Düsseldorf i aaret 1899 1 677 800 kg. færdige døre. I det forløbne aar var indførselen af svenske og norske trævarer, specielt svenske døre med tilbehør, væsentlig mindre, og tilbagegangen turde i dette aar vedblive. Aarsagen til den formindskede indførsel er først og fremst at søge i den indskrænkede byggevirksomhed og overhovedet i de daarlige konjunkturer. Men hertil kommer ogsaa andre omstændigheder, som i fremtiden turde blive meget alvorlige for det svenske og det norske marked, saa meget mere som de allerede nu er begyndt at gjøre disse feltet stridigt. Et stort antal tyske, især østpreussiske, men senere ogsaa rhinsk-westfalske høvlerier er nemlig begyndt at levere kvistfrie døre m. m., og betydelige engroshandlere i svenske døre er som følge af den kvistfrie kvalitet, som ofte foreskrives af arkitekterne, tvunget til ved siden af det tidligere svenske, at føre ogsaa dette tyske fabrikat. Desuden begynder nu ogsaa den amerikanske konkurrence at true markedet hersteds med sine trævarer. I almindelighed klages der over de svenske varers nuværende daarlige beskaffenhed.

En anden for de forenede rigers trævarexport til Tyskland vigtig omstændighed fortjener særskilt at paapeges, nemlig den foreslaaede forhøielse fra 3 til 10—15 mk. pr. 100 kg. af beskyttelsestolden paa færdige døre og høvlede trævarer. Dette forslag fremsættes hos regjeringen af et konsortium kapitalstærke, indflydelsesrige industridrivende, og deres agitation er saa dygtig og mægtig, at importørerne lidet kan udrette derimod, hvormeget de end anstrænger sig, hvorfor de gjerne skulde se en imødekommen fra svensk side. Et andet, kanske endnu alvorligere projekt af disse interessenter ved affattelsen af de nye handelstraktater er, at hvis nævnte forslag ikke skulde blive antaget, døre, etc. ikke skal toldbehandles som halvfærdig, men som færdig vare. Opnaar de tyske høvlerier, at en toldforhøielse eller en anden dørtarif kommer istand, saa fordyres de fra Sverige og Norge indførte høvlede varer i den grad, at de tyske, hovedsagelig østpreussiske høvlerier kan levere disse varer ligesaa billig eller maaske endnu billigere — nu er de 15—20 pct. dyrere — end Sverige og Norge, og da maa den nye told paa færdige døre betragtes næsten som prohibitiv.

Importen af nordisk kantvirke var ogsaa i dette aar betydelig og indskrænkedes blot noget ved ugunstige transportforholde til sjøs.

I papirindustrien var forretningsrørelsen i første halvår flau, derimod i den anden halvdel bedre som følge af afsluttede kontrakter.

I lædervareindustrien var forretningerne i alle dele normale.

I møbelindustrien og guldstefabrikationen var forretningsrørelsen roligere end i aaret 1899.

I kortevareforretningen klages over magasinernes konkurrence.

I beklædnings-, sko-, hue-, hatte-, parasol- og paraply-, knappe- og gummi-fabrikationerne gik forretningsrørelsen normalt, ligesaa i tapet-, linoleum- og farvevarebranchen.

Afsætningen af musikinstrumenter var mindre.

Forretningerne i sy- og strikkemaskiner var tilfredsstillende.

Mel- og kornhandelen ligesom mølleindustrien var i det forløbne aar temmelig regelmæssige. De politiske bevægelser, krigen i Sydafrika og Kina, havde ingen særlig indflydelse paa korn- og melhandelens udvikling.

Priserne stillede sig i aarets løb, alt efter varens oprindelse og beskaffenhed saaledes regnet i mark pr. 100 kg.

Hvede	16 —18.50	Mais	10 —14.50
Rug	13.50—16.50	Boghvede . .	14.75—17.25
Havre .	13.50—15.50	Hvedemel 000	21.50—24
Foderbyg	12.50—14	Rugmel 0 . .	21 —23
Bryggeribyg	19 —22	Boghvedemel .	22 —25

Handelen i alle slags kolonial- og madvarer var tilfredsstillende.

Sæbeproduktionen kunde opvise en tilfredsstillende virksomhed.

Ølbryggeribedriften udviklede sig stadig. Produkterne fandt i begyndelsen af aaret livligere afsætning end mod slutningen af samme.

Vin høsten faldt i aaret 1900 ialmindelighed meget gunstig ud, saavel hvad kvantitet som kvalitet angaar.

Sædeles heldig var Rhinpfalz, hvor den indhøstede kvantitet udgjorde en hel høst. Mindre gunstigt var resultatet i Rheingau og Rhinhessen, hvor høsten anslaaes til $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ høst.

Mosel har i dette aar at opvise en meget god afkastning. Kvaliteten lover at blive ligesaa udmerket som i aaret 1895. Der var ligeledes ogsaa i dette aar straks efter høsten en stor forretningsvirksomhed, saa at man nu kan sige, at allerede $\frac{2}{3}$ af moselvinene er paa faste hænder, thi enhver bestræber sig for at dække sit behov i de endnu fremdeles yndede vine. Dyrkningen foregaar uafbrudt, endskjønt det siges, at rhinskinvinene nu atter vilde foretrækkes.

Endog i Frankrige er moselvine meget yndede, og selv paa de fineste restauranter i Paris er disse vine at faa.

Ugunstigst er 1900-aars høst faldt ud i tyske rødvine, som kun gav $\frac{1}{3}$ høst, medens kvaliteten lover at blive god.

Skibsfarten.

Det forløbne aar kunde man egentlig ikke kalde særdeles gunstigt for Rhin-provinsens skibsfart, hvortil hovedaarsagen var, at Rhinens vandstand næsten stadig var saa lav, at fartøjerne paa øvre Rhin blot kunde gaa med halv ladning og delvis maatte lette denne, ja, at der endog var tider, da hele farten paa øvre Rhin næsten kunde ansees som indstillet. Første halvaar, da industri og handel endnu florerede, medførte for skibsfarten ganske fordelagtig sysselsættelse. I anden halvdel af aaret derimod, da handel og industri begyndte at ligge nede, var dette naturligvis ogsaa meget føleligt for skibsfarten. Værfterne var lige til aarets sidste dag forsynede med bestillinger, og Rhinflaaden forøgedes meget betydelig saavel med bugserfartøier og dampskibe som med pramme. Til de i forrige beretning omtalte direkte forbindelser med sjøstæderne er man nu sysselsat med et projekt til en ny dampskibslinje Bordeaux—Le Havre—Rhinen og vice versa, og det skulde kunne synes, at der da Rhinlandenes forbindelser med Sverige og Norge er meget større, ogsaa mellem disse lande maatte kunne istandbringes en direkte dampskibslinje.

Ligesom vel overalt gjør der sig ogsaa for skibsfarten paa Rhinen mere og mere gjældende tendens til dannelse af syndikater og sammenslutning af enkelte rederier til et stort foretagende, ligesom ogsaa overhovedet ved denne flod den private skibsfart mere og mere indskrænkes.

Udstillingen 1902.

De storartede forberedelser til udstillingen i Düsseldorf 1902 foregaar uafbrudt. Paa udstillingspladsen, som ifølge senere opgaver har en udstrækning af over 50 hkt., er man paa det ivrigste sysselsat.

Opgave over det samlede beløb af de ved konsulatet i Düsseldorf i aaret 1900 oppebaarne afgifter:

Expeditionsafgifter:

For svenske expeditioner	mk. 402.20
„ norske do.	„ 39.75
„ fælles do.	„ 87.00
	mk. 528.95

Königsberg.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Carl L. Meyer, dateret 25de marts 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	23	5 679	69	17 085	92	22 764	74	17 237	44	11 967	118	29 204
Seilskibe	3	255	20	2 280	23	2 535	1	52	21	1 663	22	1 715
Sum	26	5 934	89	19 365	115	25 299	75	17 289	65	13 630	140	30 919
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	15	3 177	25	19 978	40	23 155	11	2 875	38	19 447	49	22 322
Seilskibe	1	38	1	94	2	132	-	-	3	508	3	508
Sum	16	3 215	26	20 072	42	23 287	11	2 875	41	19 955	52	22 830
Totalsum af ladede fartøier	42	9 149	115	39 437	157	48 586	86	20 164	106	33 585	192	53 749
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	4	1 080	39	9 926	43	10 956	-	-	17	4 516	17	4 516
Seilskibe	-	-	1	39	1	39	1	62	1	797	2	859
Sum	4	1 080	40	9 965	44	10 995	1	62	18	5 313	19	5 375
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	3	757	26	13 191	29	13 948	1	153	19	14 220	20	14 373
Seilskibe	-	-	1	376	1	376	-	-	-	-	-	-
Sum	3	757	27	13 567	30	14 324	1	153	19	14 220	20	14 373
Totalsum af ballastede fartøier.	7	1 787	67	23 532	74	25 319	2	215	37	19 533	39	19 748

Bruttofrakter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 588 579.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 695 480.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 655 tons.
Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 268 dr. 66 430 tons, til hovedstationen 218 dr. 45 666 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 988.20, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 311.00; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 155.50. Af

svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 790.35, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 261.50; heraf tilfaldt konsulen kr. 630.75. Ialt tilfaldt konsulen kr. 6 564.80.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 20.30, i svenske sager kr. 44.60, i andre sager kr. 63.90.

Der ankom til Pillau og Königsberg:

i 1900	2 263 skibe dr. 605 836 reg.-tons
mod i 1899	1 867 — „ 509 069 —

deraf var:

i 1900	1 469 dampskibe dr. 541 773 reg.-tons
mod i 1899	1 321 — „ 468 209 —

Nævnte 2 263 skibe var lastede med:

	1900.	1899.
Ballast og tomme	351 skibe dr. 94 530 r.-t. mod 186 skibe dr. 56 302 r.-t.	
Diverse stykgods	668 — „ 202 128 „ „ 687 — „ 202 118 „	
Stenkul, kokes	521 — „ 211 312 „ „ 392 — „ 173 023 „	
Gibs, kalksten etc.	263 — „ 35 111 „ „ 200 — „ 23 848 „	
Sild	142 — „ 30 357 „ „ 126 — „ 25 840 „	
Olie, petroleum, tjære	5 — „ 977 „ „ 17 — „ 1 386 „	
Salt	7 — „ 2 822 „ „ 7 — „ 2 982 „	
Tagsten, sten	302 — „ 28 214 „ „ 250 — „ 23 488 „	
For nødhavn	4 — „ 385 „ „ 2 — „ 82 „	

Af de indkomne fartøier var under:

Norsk flag 189 skibe, svensk 241, dansk 528, engelsk 164, tysk 1 049, hollandsk 67, russisk 21, belgisk 1.

Der afgik fra Königsberg og Pillau:

i 1900	2 241 skibe dr. 604 443 r.-t.
mod i 1899	1 826 — „ 505 435 „

deraf var:

i 1900	1 472 dampskibe dr. 539 480 r.-t.
mod i 1899	1 318 — „ 467 896 „

Nævnte 2 241 skibe var afgaaet til:

	1900.	1899.
Tyske havne	863 skibe dr. 171 827 r.-t. mod 820 skibe dr. 155 809 r.-t.	
Storbritannien	334 — „ 132 540 „ „ 236 — „ 113 663 „	
Holland	90 — „ 44 980 „ „ 104 — „ 48 542 „	

	1900.				1899.			
Norge	128	skibe	dr.	32 517	r.-t. mod 75 skibe	dr.	18 543	r.-t.
Sverige	346	—	"	79 495	" " 253	—	62 982	"
Danmark	275	—	"	17 883	" " 170	—	15 924	"
Belgien	22	—	"	12 358	" " 17	—	10 142	"
Frankrige	22	—	"	15 304	" " 18	—	10 550	"
Rusland	161	—	"	97 539	" " 133	—	69 280	"

Deraf afseilede i ballast, tomme og med indbragte ladninger 256 skibe dr. 152 634 r.-t. mod 288 skibe dr. 131 127 r.-t. i 1899.

Hovedexporten sjøværts fra Königsberg anslaaes til:

Hvede	29 200	tons	mod 15 500	tons à 1 000	kg.
Rug	51 900	"	"	38 100	" - —
Byg	9 400	"	"	6 000	" - —
Havre	139 300	"	"	53 200	" - —
Erter	24 000	"	"	30 100	" - —
Bønner	16 200	"	"	21 500	" - —
Linser	21 600	"	"	19 500	" - —
Vikker	11 300	"	"	7 600	" - —
Linfrø	9 200	"	"	9 000	" - —
Raps, hampefrø	14 600	"	"	19 300	" - —
Mel	50 300	"	"	48 000	" - —
Klid	11 500	"	"	11 500	" - —
Hør, hamp, hampe- blaar	18 000	"	"	18 400	" - —
Hør og hampegarn	4 800	"	"	2 900	" - —
Sukker	13 800	"	"	8 200	" - —
Melasse	150	"	"	240	" - —
Oliekager	22 000	"	"	27 500	" - —
Klude, gammelt taugverk	4 000	"	"	5 000	" - —
Træmasse	9 200	"	"	7 900	" - —
Tømmer, stav, props	105 000	læster	"	90 000	læster

Af foranstaaende opgaver vil bemerkes, at skibstrafiken i 1900 har taget et betydeligt opsving, ikke alene mod aaret 1899, men ogsaa mod flere af de foregaaende aar, hvilket skyldes den forudgaaende gode høst her og i Rusland.

Af opgaven fremgaar, at der af korn, frø etc. er blevet exporteret ca. 388 000 tons mod 280 000 tons i 1899. Tilbudet af ladninger var derfor gjennemgaaende rigeligt, og fragterne stod i forhold til det over hele verden forbedrede fragtmarked.

Efter skibsfartens ophør her i slutningen af december skeede en betydelig export af korn fra Pillau, men ratene var lavere paa grund af, at tilbudet af tonnage var større, end der var brug for. Fragtnoteringerne ved aarets slutning stillede sig fra Pillau til London, Hull à 1 sh. 4½ d, Leith 1 sh. 7½ d, Østengland 1 sh. 9 d, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen 1 sh. 6 d—1 sh.

9 d pr. 500 lbs. hvedebasis; Hamburg, Bremen, Kristiania 7—8 mk., Stavanger, Bergen 7 mk., Kristiansund, Trondhjem 9 mk., Danmark og Sydsverige 7—7½ mk. pr. 1 000 kg. og rug. Kulfragterne stillede sig fra Firth of Forth og Østengland à 6—7 sh. pr. ton for dampskibe og 8 £ pr. keel til Königsberg. Saltfragterne noteredes ved aarets slutning indtil 1 000 tons for damper fra Middlesbro à 5 sh. 6 d—6 sh. og 3—400 tons for seiler fra St. Ybes à 12 sh. pr. ton. Kalkstensfragter fra St. Olafsholm og Lörje (Gotland) til Königsberg for mindre dampere og seilskibe à 4—4½ mk. pr. 1 000 kg.

Søkanalen Pillau—Königsberg ventes at blive fuldstændig færdig til efter-aaret 1901 og vil da kunne befares af skibe indtil 6½ meter dybde. Afgiften herfor er nu ogsaa fastsat og er kun liden, da ladningen ogsaa maa betale en vis afgift. For skibe af indtil 800 kubikmeter (282 r.-t.) betales 1 pf. pr. kubikmeter og for herover endvidere for hver paabegyndte. Denne afgift vil blive hævet fra 1ste november 1901 og antages, at det dybere farvand og den billige afgift vil være til fordel for rederierne og nyttig for herværende skibsfart.

Landbruget i Østpreussen 1900.

Den i foraaaret 1900 herskende frygt for udsigten til en total misvekst har heldigvis intet havt paa sig, idet der i løbet af mai og juni faldt tilstrækkelig varm regn, hvilket havde et fuldstændigt forandret udseende af alle marker til følge. Denne regn kom imidlertid for sent for rapsmarkerne, saa at en stor del af disse maatte ompløies. Ligeledes havde kløveren lidt svært. Det samlede resultat af høsten er lidet straa, men et godt kornudbytte. Særlig god var høsten for rugens, havrens, bælgfrugters, poteters og roers vedkommende, mindre tilfredsstillende for hvedens og svag, hvad kløver og hø angaar.

Udbyttet pr. hektar stillede sig saaledes:

	1900.	1899.
Hvede	16—40 centner mod	20—50 centner
Rug	30—60 — ”	20—25 —
Havre	30—60 — ”	20—45 —
Byg	20—50 — ”	20—36 —
Bælgfrugter	25—30 — ”	20—25 —
Kløver	20—40 — ”	60—80 —
Hø	40—60 — ”	50—80 —
Poteter	120—300 — ”	100—250 —
Fodervarer	700—1200 — ”	500—1000 —
Sukkerroer	600—800 — ”	200—400 —

Priserne stillede sig for:

Hvede	mk. 130—150 mod	mk. 125—145
Rug	” 120—125 ”	” 127—136
Byg	” 115—135 ”	” 120—145
Havre	” 112—130 ”	” 110—125
Erter	” 120—150 ”	” 120—150

	1900.		1899.
Bønner	mk. 120—130	mod	mk. 116—124
Vikker	„ 140—160	„	„ 110—135
pr. 1 000 kg.			
Poteter	„ 1.50—2	„	„ 2—3
Sukkerroer	„ 0.80	„	„ 0.80
pr. 50 kg.			

Af kunstig gjødning blev hovedsagelig thomasslagger og kainit efterspurgt, medens superfosfat forholdsvis fandt mindre anvendelse.

Paa grund af den lille halm- og foderhøst turde, da den animalske gjødningsproduktion forringes, efterspørgselen efter kunstgjødning atter stige. Smørpriserne var noget fastere, mk. 110—130 pr. 50 kg. som følge af den ringere melkeproduktion.

Efterspørgselen efter koldblodsheste er gaaet sterkt tilbage, da der mod denne avl gør sig en sterk strømning gjældende.

Remonter blev godt betalte til priser fra mk. 700—1 200 pr. stykke. Kjøbere var atter de preussiske, bayerske og sachsiske militærremontekommissioner. Kvægavlen i Østpreussen tiltager bestandig.

Drægtige kjør blev under livlig efterspørgsel bedst betalte. Kjødpriserne stillede sig for okser à mk. 24—28, for svin mk. 35—45 og faar mk. 20—24 pr. 50 kg. levende vægt. Medens man ved svineopdrætningen en tid lang indskrænkede sig til den kortsnude race, gaar man nu igjen over til den langsnuede og synes ogsaa at staa sig bedre derved.

Paa Königsbergs slagtehus blev der i 1900 slagtet 13 832 okser, 16 887 kalve, 20 161 faar, 60 761 svin, 1 232 heste.

Teglverkerne saa sig nødsagede til sterkt at nedsætte priserne for byggesten. For gode varer franko byggeplads blev betalt mk. 26—28 pr. 1 000 stykker.

Af foderstoffer blev ogsaa i aar klid foretrukket, da de forskjellige sorter frøkager stod for høit i pris. Der betaltes for grovt hvedeklid mk. 4.50—4.65, fint hvedeklid mk. 4.10—4.45, grovt rugklid mk. 4.50—4.80, fint rugklid mk. 4.30—4.50, indenlandske rapskager mk. 6.50—6.80, hampefrøkager mk. 4.80—4.50, solsikkekager mk. 6—6.40 pr. 100 kg.

Dyrkningen af vintersæden faldt heldig ud, og var sæden sterkt grønnet under høstmaanederne.

Königsberger kornforretning udviser for 1900 et ikke uvæsentligt opsving. Tilførslerne saavel fra provinsen som fra Rusland var større, end tilfødet har været de sidste 5 aar. Tilførslerne andrager:

Fra indlandet.	Fra udlandet.	Tilsammen.
1900: 158 290 tons	340 051 tons	498 341 tons à 1 000 kg.
1899: 119 481 „	288 985 „	408 466 „ —

Exporten var:

	Landværts.	Sjøværts.	Tilsammen.
1900:	64 944 tons	328 942 tons	393 886 tons à 1 000 kg.
1899:	69 354 "	220 701 "	290 055. " à —

I første linje maa fremhæves den usædvanlig store havretilførsel, der beløb sig til ca. 150 000 tons à 1 000 kg. Ved den sterke efterspørgsel, der herskede, nærmest foranlediget ved den mindre gode høst i Skandinavien i 1899, kom disse store tilførsler ret tilpas for handelen dertil, og blev allerede i høsten 1899 betydelige salg til levering pr. foråret 1900 afsluttet, hvilke rigtignok skeede til billigere priser.

Tilførslerne af hvede var smaa; navnlig skortede det paa klæbstofrig russisk hvede. Først da den nye høst bragte særdeles smukke og svære kvaliteter, blev forretningen livligere ogsaa i Skandinavien. Priserne for hvede hævdede sig i aarets løb med ca. mk. 10.00 pr. tønne.

Tilførslerne af rug var betydelige, ca. 135 000 tons, men blev for største delen købt af den herværende store exportmølle. Rugpriserne gik efterhaanden ned ca. 7 mark pr. tønne.

Byg blev tilført i lignende kvantum som det foregaaende aar. Som følge af den tarvelige kvalitet gik størstedelen som fodervarer til provinsen.

Større interesse udvist for linfrø, efter hvilket tiltrods for enormt høje priser ogsaa fra Skandinavien en livlig efterspørgsel fandt sted.

Exporten af hamp var ikke betydelig herfra. Som følge af den russiske hamps høje prisstand foretrak udlandet i stedet for den russiske hamp at bearbejde Manilahamp, Bombayhamp og andre oversøjske plantetraade, hvilke stiller sig billigere.

Træ. Af snittet og usnittet træ har Königsberg i 1900 udført ca. 110 000 læster = 280 000 feetmeter.

Importen af kalksten holdt sig indenfor de sædvanlige grændser. Det nye kalkverk her er imidlertid sat i gang, og vil dets forbrug i 1901 antagelig udgjøre 25 000 tons = 500 000 centner.

Sildeberetning.

Totalimporten af sild beløb sig til 325 480 tønner mod 279 200 tønner i 1899.

Fra Norge	52 569 tønner	mod 51 708 tønner i 1899
" Sverige	67 —	" 15 792 — — —
" Storbritannien	272 644 —	" 210 600 — — —
" Holland	200 —	" 1 100 — — —

tilsammen 325 480 tønnder mod 279 200 tønnder i 1899. Det nye aar begyndte med kun moderate beholdninger af sild, specielt med hensyn til norsk vare, men forretningen bevægede sig dog kun inden snevre grænser indtil midten af februar maaned, da en væsentlig forbedring i afsætningen gjorde sig gjældende og store kvanta Yarmouth-sild blev omsat til 32—33 mk. for matties, 34—35 mk. for matfulls og 36—37 mk. for fulls fortoldet pr. tønne.

Norsk smaasild blev vedvarende negligeret, medens i slosild nogle omsætninger fandt sted til 43—45 mk. fortoldet pr. tønne.

De første tilførsler af ny vaarsild, der indtraf her i anden halvdel af marts maaned, fandt livlig efterspørgsel til 27 mk. for vaarsild i norske tønnder, 29—30 mk. i svenske fullbaands tønnder og 31½ mk. i skotske tønnder. Senere hendedalede priserne for vaarsild, og i juni maaned betaltes 27 mk. for S og 25—26 mk. for KKKK og KKK i norsk pakning. Nogle partier uganet aprilfangst smaasild fandt tilfældigvis købere til 15—16 mk. fortoldet pr. tønne.

De første tilførsler af ny skotsk sild fandt livlig afsætning til priser à 30—33 mk. for matties og medium, men som følge af billigere noteringer i Stettin dalede priserne til 29—31 mk. for større medium og medfulls samt 25—27 mk. for matties og mindre medium fortoldet pr. tønne. For prima saltning betaltes ganske ekseptionelt høje priser. Henimod slutningen af juli maaned, da fangsten daglig leverede kun daarlige resultater paa Skotlands østkyst, steg priserne til 36—38 mk. for medium, 38—40 mk. for fulls fortoldet pr. tønne, og afsætningen var ganske tilfredsstillende.

I begyndelsen af august forhøiede pludselig den russiske regjering indførselstolden paa sild med 50 pct., saa at samme kom op til 13—14 mk. pr. td. Denne omstændighed i forbindelse med den store hede stansede forretningen for nogen tid, men i august maaned sidste dage, da heden havde aftaget, opstod en livlig efterspørgsel og betydelige omsætninger blev effektuerede til 41—43 mk. for lafulls, 39—41 mk. for fulls og medfulls, 37—38 mk. for matties, 35—36 mk. for spents, 27—28 mk. for tornbellies fortoldet pr. tønne. Gunstigere fangstresultater i begyndelsen af september samt billigere cif. offerter fra Skotland trykkede priserne ned, saameget mere som afsætningen begyndte med at aftage henimod slutningen af denne maaned som følge af de jødiske helligdage, og noteringerne stod ved enden af september saaledes: 42 mk. for crownfulls, 41 mk. for crownmatfulls og 37—38 mk. for crownmatties, 33 mk. for crownspents, 37—39 mk. for fulls, 35—36 mk. for matties, 29—30 mk. for spents fortoldet pr. tønne. Tornbellies fandt god efterspørgsel til priser af 25—28 mk. fortoldet pr. tønne for god kvalitet.

Nogle faa partier ny norsk sild solgtes til 20 mk. for M (smaasild), 24—26 mk. for MK, 38 mk. for K, 42 mk. for KK og 40 mk. for KKK fortoldet pr. tønne. Da afsætningen i oktober heller ikke vilde forbedre sig som følge af de forhen anførte grunde (de jødiske helligdage), som varede indtil midten af oktober maaned, maatte priserne endnu mere ned, specielt henimod maanedens slutning, da fangsten ved Yarmouthkysten leverede gode resultater. Noteringerne var i slutningen af oktober 37—38 mk. for crownfulls, 37 mk. for crownmatfulls, 31—32 mk. for crownmatties, 27 mk. for crownspents; for Yarmouthsild betaltes 31 mk. for fulls, 27 mk. for matties, 29 mk. for matfulls, 21 mk. for tornbellies pr. fortoldet tønne i god vare.

Af norsk sild fandt nogle salg sted til 37 mk. for KKK, 36—38 mk. for KK og K, 33 mk. for smaafaldende IIII stregs og 22—23 mk. for MK fortoldet pr. tønne.

Noteringerne for fedsild maatte i december ned sættes som følge af billigere priser i Stettin og sfød ved aarets slutning i 28—30 mk. for II stregs, 25—26 mk. for III stregs, 21—24 mk. for IIII stregs, men disse priser var kun at betragte som nominelle. For sfosild betantes 25—26 mk. fortoldet pr. tønde.

Lageret udgjorde ved aarets slutning sammenlignet med tidligere aar paa denne tid:

	1900.	1899.	1898.	1897.	1896.
Fedsild (ny) .	9 171 td.	5 393 td.	2 364 td.	28 071 td.	4 325 td.
do., (gammel) .	— " "	— " "	477 " "	— " "	18 044 " "
Svensk (ny) .	— " "	— " "	— " "	363 " "	5 857 " "
Vaarsild . .	1 294 " "	— " "	70 " "	— " "	3 001 " "
	10 465 td.	5 393 td.	2 911 td.	28 434 td.	31 227 td.
Hollandsk .	119 " "	— " "	6 " "	108 " "	238 " "
Skotsk og engelsk .	107 707 " "	66 517 " "	68 573 " "	34 308 " "	64 917 " "
	118 291 td.	71 910 td.	71 490 td.	62 850 td.	96 382 td.

Ifølge beretning fra vicekonsulatet i Memel stillede skibsfarten og handelen sig dersteds i 1900 saaledes:

Der indkom 759 skibe dr. 231 681 r.-t. mod 587 skibe dr. 202 920 r.-t. i 1899, og der afgik 731 skibe dr. 220 966 r.-t. mod 607 skibe dr. 209 746 r.-t. i 1899, saa at en forøgelse af skibsfarten mod forrige aar har fundet sted. Grunden hertil maa for en større del søges deri, at vandstanden i indløbet til havnen, som fra forrige aar var meget lav, allerede i begyndelsen af sommeren atter fik den sedvanlige dybde af ca. 20 fod rhinlandsk. Denne dybde holder sig fremdeles temmelig uforandret, og da regjeringen har besluttet at forlænge sydmoloen, hvilket arbeide allerede er paaabegyndt, men vil medtage et tidsrum af 3 å 4 aar, saa haaber man, at vanddybden i indløbet herefter vil tiltage.

Fragterne har hele aaret igjennem været lønnende; de steg i løbet af sommeren og indtil høstens begyndelse, men senere hen tog de en dalende retning. Memels dampskibs-aktie-selskab giver en dividende af 17 pct. mod 12 pct. i 1899.

Af indførselsartikler fremhæves:

Stenkul fra Storbritannien og Westphalen med 78 657 400 kg. mod 84 560 400 kg. i aaret 1899.

Sild, hvoraf 19 075 td. fra Norge, 7 161 td. fra Skotland, ialt 26 236 td. mod 26 253 td. fra Norge, 2 924 td. fra Sverige og 6 372 td. fra Skotland, ialt 35 549 td. i 1899.

Den russiske toldforhøielse paa sild med 50 pct. udøvede ogsaa i Memel en skadelig indflydelse paa forretningen, af hvilken grund priserne for alle sorter sild dalede betydelig og bragte de handlende store tab.

Salt, næsten udelukkende fra England, med 3 776 200 kg. mod 3 902 300 kg. i 1899.

Af udførselsartikler indtager

Trælæst den første plads, og har forretningen været noget større end i aaret før, idet der udskibedes 528 120 kubikmeter mod 485 204 kubikmeter i 1899. Priserne har tildels været trykkede, da søgningen ikke altid var tilfredsstillende; dog har forretningen i det hele taget været lønnende.

Handelen med kornvarer var af mindre betydning, og udførselen bestod af 6 268 900 kg. havre, 1 565 800 kg. rug, 316 600 kg. hvede.

Af hørfrø udskibedes 1 565 800 kg. mod 1 769 500 kg. i 1899. Høsten i det tilgrænsende Rusland var af god kvalitet, men mængden tilfredsstillende ikke.

Omsætningen i hør var slæbende i aarets første halvdel, men senere, og især efter at den nye høst kom i markedet, indtraadte meget sterk søgning, og priserne tog en hurtig stigende retning. Forsendelsen fandt udelukkende sted med jernbanen til de tyske markeder.

Paa- og afmønstringer. Ved hovedstationen blev paamønstreet i aaret 1900 1 nordmand, 7 svensker, 1 danske, 5 tyskere.

Afmønstreet: 3 nordmænd, 5 svensker, 2 dansker, 4 tyskere.

Journalen over indkomne skrivelser omfatter 116 numre, udgaaede 109 numre.

Konsulatet har modtaget 1 109 til sjømænd adresserede breve. Af trykte sager er ankommet 44 norske, 131 svenske. Af aviser 304 numre „Norsk Kundgjørelsestidende“.

Sundhedstilstanden inden distriktet har ogsaa dette aar været meget god.

Konsulatets adresse er uforandret Tragheimer Pulverstrasse 33.

Lissabon.

*Aarsberetning for 1899 fra generalkonsul grev A. Cronhielm,
dateret 28de marts 1901*).*

De forenede rigers skibsfart paa distriktet i de sidste 4 aar udgjorde:

	1896.		1897.		1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe	201	81 841	250	101 120	203	95 361	200	108 669
Svenske	—	62 31 260	98	54 163	79	43 367	75	44 580
Sum	263	113 101	348	155 283	282	138 728	275	153 249

*) Se hefte 18, 1900, side 911.

I samme aar udgjorde de inden distriktet af norske og svenske skibe oppebaarne konsulatavgifter, som tilfaldt konsulskassen:

	1896.	1897.	1898.	1899.
	Reis.	Reis.	Reis.	Reis.
Af norske skibe . . .	796 655	938 665	889 185	1 060 575
„ svenske — . . .	289 290	474 650	431 975	423 640
Sum	1 085 940	1 413 315	1 321 166	1 484 215

Handel.

Uagtet Portugals toldindtægter i aaret 1890, som det af nedenstaaende sammenligning fremgaar, har været betydelig større end i det foregaaende aar, har dog handelen paa Portugal været i det hele lig 1898 aars. Den finansielle stilling er i aaret ikke undergaaet nogen nævneværdig forbedring; dog var kursen paa London fastere; den varierede mellem 36 og 38 pence pr. milreis mod 29 à 36 pence i aaret 1898.

Samtlige toldindtægter udgjorde i aaret 1899 reis 19 138 983\$678 mod reis 15 962 849\$759 i aaret 1898.

Denne forskjel af reis 3 176 133\$919 til fordel for aaret 1899 havde hovedsagelig sin grund i den forøgede import af korn, som indbragte i toldafgifter reis 2 346 526\$023 mod reis 126 935\$823 i aaret 1898.

Sjøfarten paa Portugal var i 1899 noget mindre end det foregaaende aars. Den udgjorde i aaret 1899:

Dampskibe	4 385 st. dr.	8 310 544 tons
Seilskibe	1 272 „ -	242 200 „
Tilsammen	5 657 st. dr.	8 552 744 tons
mod i aaret 1898: dampskibe	4 702 st. dr.	8 618 333 tons
seilskibe	1 823 „ -	304 796 „
Tilsammen	6 525 st. dr.	8 923 129 tons

Klipfisk.

Allerede i foregaaende aarsberetning blev det fremholdt, hvorledes importen af klipfisk til Portugal var aftaget, og det samme gjælder ogsaa for 1899.

Fra alle lande tilsammen indførtes i aaret 1899 16 718 tons mod 19 318 tons i aaret 1898.

Fra Norge var indførselen i aaret 1899 4 926 tons mod 6 427 tons i aaret 1898, fra Newfoundland 9 735 tons i aaret 1899 mod 11 072 tons i aaret 1898.

Den indenlandske tilvirkning af klipfisk udgjorde i aaret 1899 1 731 tons mod 1 615 tons i aaret 1898.

Priserne i aaret var med faa undtagelser de samme som i det foregaaende

aar, eller for bedre kvalitet af norsk fisk reis 11 000 à 14 000 pr. quintal à 60 kg. fortoldet vare og for ringere kvalitet reis 9 000.

At importen til Portugal aarlig aftager, turde vel have sin grund i, at klipfisken, som for tiden sælges til en pris af reis 240 à 320 pr. kg. modsvarende prisen for et kg. kjød, synes at have ophørt at udgjøre et billigt fødemiddel for de mindre bemidlede klasser af befolkningen.

Trævarer.

I aaret 1899 var indførselen heraf betydelig mindre end i aaret 1898 saavel fra de forenede riger som fra andre lande. Den udgjorde fra alle lande tilsammen i aarene:

	1898.	1899.
Bjelker	kbm. 9 983	16 969
deraf fra Sverige og Norge	„ 7 777	1 397
Planker	„ 9 825	7 078
deraf fra Sverige og Norge	„ 6 701	3 897
Bord	„ 34 101	25 978
deraf fra Sverige og Norge	„ 23 261	14 481

Træmasse.

Fra de forenede riger indførtes i aaret ikke niere end 218 tons; fra alle lande tilsammen opgik importen til 2 572 tons mod 2 300 tons i aaret 1898.

Is.

Af denne artikel har i aaret ingen import til Portugal fundet sted.

Salt.

Portugals saltexport i aaret var mindre end i det foregaaende aar og udgjorde 135 000 tons mod 143 000 tons i aaret 1898.

Til de forenede riger skibedes 54 000 tons mod 47 000 i aaret 1898.

Høsten var imidlertid ret god med hensyn til kvalitet, men i kvantitet underlegen 1898 aars. Middelpriisen i Lissabon var i aaret 1 000 reis pr. møj à 800 liter og i Setubal 1 040 reis pr. møj à 840 liter.

Vin.

Exporten heraf var i aaret noget mindre end foregaaende aars. Den udgjorde til alle lande tilsammen:

Hvide og røde lettere vine	d. liter	5 184 685
heraf til Sverige og Norge	—	3 839
Madeira	—	251 050
heraf til Sverige og Norge	—	—
Portvin	—	2 791 619
heraf til Sverige og Norge	—	131 085

K o r k.

Korkeexporten var, om end noget mindre end i aaret 1898, dog meget betydelig.

Til alle lande tilsammen skibedes 37 990 tons mod 38 868 tons i aaret 1898, hvoraf til de forenede riger 1973 tons mod 1 884 tons i 1898.

I aarets løb udbrød, som bekendt, i august maaned en pestepidemi i Oporto, som dog efter nogle maaneder fuldstændig ophørte. Af de 302 pesttilfælde, som indtraf dersteds, var 109 med dødelig udgang. Ved energiske foranstaltninger lykkedes det at forhindre epidemien fra at sprede sig til de øvrige dele af landet.

Af norske skibes besætninger er der ved hovedstationen i aaret 1899 blevet paamønstreret 3 og afmønstreret 6.

Generalkonsulatets kontorlokale er fremdeles ved Campo das Seboas 43 og er blevet holdt aabent fra kl. 9 fm. til 3 em.

Konstantinopel.

Aarsberetning for 1900 fra Hans Majestæts minister grev Steenbock, dateret 30te marts 1901).*

S k i b s f a r t e n.

I aaret 1900 ankom til Konstantinopels distrikt 34 dampskibe dr. 43 245 reg.-tons, hvoraf 31 norske dr. 37 632 reg.-tons og 3 svenske dr. 5 613 reg.-tons.

Af de norske dampskibe ankom 4 med ladning, nemlig:

1 fra Saloniki med stykgods, 1 fra Piræus ligeledes med stykgods, 1 fra Newcastle med kul og 1 fra Cardiff med kul. Efter at have losset afgik disse skibe dels til Sortehavet og dels tilbage til Middelhavet.

*) Legationen i Konstantinopel forestaar tillige konsulatforretningerne i det europæiske Tyrki samt Tyrkiets asiatiske havne ved Sortehavet, Marmorasøen, Bosporus og Dardanellerne.

Af øvrige norske skibe ankom 1 fra London med kul til Zougouldak, 1 fra Poti med korn til Stettin, 1 fra Braila ligeledes med korn til Stettin og 24 i ballast fra Middelhavet, destinerede til forskellige havne ved Sortehavet.

Paa tilbageveien anløb disse skibe ikke denne havn.

De svenske dampskibe ankom alle i ballast fra Middelhavet, destinerede til havne ved Sortehavet, og anløb paa tilbageveien ikke Konstantinopel. Til vicekonsulsstationen i Gallipoli ankom et norsk dampskib for losning af stykgods og til Saloniki to norske og et svensk dampskib.

For disse skibe blev der i aarets løb udstedt 34 sundhedspas og 61 firmaner (passagetilladelser). Desuden blev der draget omsorg for 10 sjømænd, hvoraf 6 norske og 4 svenske, for hvilke 4 dekreter og 6 forpasninger blev udstedte.

I konsulatafgifter erlagde disse skibe i alt 34 tyrkiske pund og $12\frac{1}{2}$ guldpiaster, hvoraf 5 pund og 17 guldpiaster af svenske og 28 pund $95\frac{1}{2}$ guldpiaster af norske skibe. I ekspeditionsafgifter erlagdes i alt 22 tyrkiske pund 17 guldpiaster, hvoraf 18 pund og $26\frac{3}{4}$ guldpiaster for norske og 3 pund $90\frac{1}{4}$ guldpiaster for svenske expeditioner.

Opgave over konsulat- og ekspeditionsafgifter i norsk mynt:

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 317.80, ved vicekonsulsstationerne kr. 161.87, hvoraf tilfaldt konsulskassen kr. 80.93; af svenske skibe ved vicekonsulsstationerne kr. 86.06, hvoraf tilfaldt konsulskassen kr. 43.03; i alt tilfaldt konsulskassen kr. 441.76.

Ekspeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 239.60, i svenske sager kr. 51.20.

De forenede rigers skibsfart paa Konstantinopel og Sortehavet, som i 1894 opgik til 205 dampskibe dr. 245 687 reg.-tons, er i de senere aar stadig gaaet tilbage, og opgik som sagt forrige aar kun til 34 skibe.

De daarlige fragter samt konkurranzen med de store udenlandske dampskibe og de græske skibe, der har langt ringere driftsomkostninger, berettiger desværre heller ikke til at haabe paa en bedring for eftertiden.

Sundhedsvæsenet.

Sundhedstilstanden har været meget god, og skibsfarten har kun ubetydelig havt at lide under karantænebestemmelserne, der kun fra tid til anden og grundet paa enkelte tilfælde af pest er bragt i udførelse ligeoverfor dampskibe fra Smyrna, i hvilken by med omegn sporadiske tilfælde af byldepest er blevet konstateret.

Handelen

lider fremdeles af pengeknaphed og de sidste aars omstyrtninger. Som sæd-

vanlig er importen fra de forenede riger høist ubetydelig, da nabolandene ved daarlignere, men prisbillige varer behersker markedet. Kun jern, tran og lidt trælast er blevet importeret.

I denne forbindelse bør erindres, at indførsel af margarin, smørfarve og andre ikke rene fødevarer er forbudt, og at det i regelen er tilraadeligt at lade varerne adfølges af bevis fra vedkommende tyrkiske konsul om varens produktionssted.

Ligeledes erindres tilreisende om til undgaaelse af mulkt og andre ubehageligheder at lade sine reisepas visere af tyrkisk konsul samt ikke at medføre revolvere eller andre vaaben, da disse konfiskeres og i regelen ikke erholdes tilbage.

Af her etablerede kommissions- og mæglerfirmaer findes kun et skandinavisk, nemlig Reppen, Caramanian & Co., hvis ene chef er nordmand.

Tanger.

*Aarsberetning for 1900 fra fungerende generalkonsul F. v. Mentzingen,
dateret 20de marts 1901.*

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Tangers konsulatdistrikt 8 dampskibe dr. 2 631 tons, deraf intet til hovedstationen. Fartøjerne, der ankom fra fremmede lande i ballast, afgik med fuld ladning af bønner, erter eller mais.

Bruttofragter for 6 afgaaede norske skibe kr. 69 840.00.

Ingen svenske skibe ankom i aaret til konsulatdistriktet.

Ingen konsulat- eller ekspeditionsafgifter blev i aarets løb oppebaaret af norske eller svenske skibe.

Tangers konsulatdistrikt blev som nævnt i aaret 1900 besøgt af 8 norske dampskibe dr. 2 631 tons mod 9 skibe dr. 2 781 tons i 1899. Som forudsagt i min sidste beretning fandt i aaret 1900 den første direkte indførsel fra Norge sted, idet 2 ladninger paa 212 stds. trælast til en angiven værdi af kr. 40 000.00 indførtes fra Arendal til Tanger. Den direkte indførsel fra Sverige bestaar af en ladning paa 85 stds. trælast til en anslaaet værdi af kr. 17 000 indført til Mazagan og 5 482 planker til en omtrentlig værdi af kr. 22 000.00 og 1 020 jernstænger til en værdi af kr. 13 000.00 til Saffi.

Den indirekte indførsel fra de forenede riger har ikke undergaaet nogen forandring; den bestod som før i trælast, jernstænger, søm, fyrstikker, klipfisk og staaalvarer, og man kan ikke haabe paa nogen stigning heri, saalænge transportudgifterne af mangel paa direkte kommunikationer er saa høje.

I det forløbne aar er der ikke foregaaet nogen direkte udførsel fra Marokko til de forenede riger.

Høsten har i det hele taget været rigelig og har i betydelig grad bidraget til at tilveiebringe bedre tilstande i landet igjen. Det forløbne aar har frem-

bragt en ny udførselsartikel, nemlig lin, hvortil frø til udsæd var leveret de indfødte af europæiske huse i Casablanca. Udbyttet var tilfredsstillende baade i kvantitativ og kvalitativ henseende, og det er sandsynligt, at linfrø i fremtiden vil danne en regelmæssig udførselsartikel. I løbet af vinteren har de indfødte købt betydelige mængder deraf, og det ser ud til, at den næste høst vil blive anseelig. Hvad indeværende aars høst angaar, staar avlingen godt, og hvis græshopperne, hvoraf enkelte sværme har hjemstøgt forskellige provinser i landet, ikke mere viser sig, skulde man kunne vente et ligesaa frugtbart, om ikke bedre aar, som det forløbne.

Kursen har ligesom i tidligere aar fulgt den spanske mynts, og de stadige fluktuationer foraarsager en følelig usikkerhed i handelen, særlig importforretningerne.

Med skrivelse til indredepartementets udenrigsafdeling af 16de april 1901 har kommerciel stipendiat Oluf Falck-Ytter indsendt følgende fortegnelse over forskellige dampskibslinjer, der trafikerer Østasien, samt over bankinstituter, der har udstrakte forbindelser i Østasien.

I.

Liste over forskellige dampskibslinjer.

Maanedlig
forbindelse.

Det Østasiatiske Compagnie, Kjøbenhavn. Det russisk-østasiatiske dampskibsselskab, St. Petersburg. Kontor i Kjøbenhavn.

Generalagenter i Kristiania:

Det Oversøiske Compagnie, Grænsen 19 III.

Anløber St. Petersburg, Kjøbenhavn, (Göteborg), Antwerpen, (Colombo), Singapore, (Hongkong), (Shanghai), Port Arthur, Wladiwostock.

Gjennemgangs-connossement fra Kristiania til alle havne i østen.

Forenet
14 daglig
post-
forbindelse.

Hamburg-American Line, Hamburg.

E. Th. Lind, Zippelhaus 18, Hamburg.

Shaw Adams & Co. 9 Fenchurch Street E. C., London.

Effi & Co. 9 Quai van Dyck, Antwerpen, og

Norddeutscher Lloyd, Bremen.

Keller Wallis & Co., 32 Cockspur Street, Charing Cross, London.

Norddeutscher Lloyd, 2 bis Rue Scribe, Paris.

H. Albert de Bary, 23 Place de Meir, Antwerpen.

Tyske subvenerede postlinjer.

Afgaar vixelvis fra Bremen og Hamburg og Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Nagasaki, Kobe, Yokohama.

14 daglig
postbaade
samt
maanedlig
lastebaade.

Peninsular Oriental Steam Navigation Co.

122 Leadenhall Street E. C., London.

Engelske subvenerede postlinje.

London, Marseille, Aden, ellers som Norddeutscher Lloyd.

14 daglig
forbindelse.

Glen Line.

Mc. Gregor Gow & Co., 1 East India Avenue, London.

Ruys & Co., Antwerpen.

T. A. Bulmer & Co., Middlesbrough.

Afgaar fra West India, Import Dock og tager fragt til hele østen.

Ca. maaned-
lig
forbindelse.

Shire Line of Steamships.

Jankin & Co., Ltd., 28 Leadenhall Street E. C., London.

Kaltenback & Schmitz, Hamburg.

Thos. Ronaldson & Co., Ltd., Antwerpen.

Afgaar fra Hamburg, Antwerpen, Middlesbro, tager fragt til hele østen.

Ca. 14 dag
lig
forbindelse.

Rotterdam Lloyd Steamship Company.

Ruys & Co., Rotterdam.

Escombe Bros. & Co., London.

Afgaar fra Rotterdam. Fragt med til Straits, Batavia etc.

Ca. 14 dag-
lig
forbindelse.

China Mutual Steam Navigation Co. Ltd.

3 Billiter Avenue E. C., London.

Williams Torry & Feild Ltd., Swansea.

I. & A. Baxburgh, Glasgow.

Afgaar fra Swansea, Glasgow, Birkenhead, tager fragt til hele østen.

Maanedlig forbindelse.	{	Ben Line.
		Killick, Martin & Co. 7 Fen-court, Fenchurch Street, E. C., London. Afgaar fra South West India Dock til hele østen.
14 daglig forbindelse.	{	Nippon Yusen Kaisha.
		Japan Steamship Co., Ltd.
		2 Fenchurch Avenue E. C., London.
		Japonesiske subvenerede postlinje.
Ca. 14 dag- lig postforbin- delse.	{	Afgaar fra Antwerpen, udmerkede forbindelser over hele østen. Anløber London og Middlesbro.
		Messageries Maritimes Co. Mail Steamers.
		97 Cannon Street E. C., London.
		51 Pall Mall S. W., London.
Maanedlig forbindelse.	{	M. M. Marseille.
		Franske subvenerede postlinje.
		Afgaar fra Marseille til de samme havne som Nord- deutscher Lloyd.
		Mogul Line.
Maanedlig forbindelse.	{	Gillatly, Hankay & Co.
		33 Gordon Street, Glasgow.
		51 Pall Mall S. W., London.
		Afgaar fra Glasgow og Birkenhead til Penang, Singapore, Hongkong, Nagasaki, Hiogo og Yokohama.

II.

Liste over banker med udstrakte forbindelser i østen.

Hong Kong & Shanghai Banking Corporation.	
Hamburg Börsenbrücke 8. London Lombard Street 31 etc. etc.	
Shanghai, Hongkong, Kobe, Yokohama.	
Indbetalt kapital	£ 1 000 000
Reserve	„ 1 300 000
Aktionærernes forpligtelser	„ 1 000 000

Deutsch-Asiatische Bank.	
Shanghai, Berlin etc.	
N. M. Rothschild & Sons, London.	
Kapital	M. 15 000 000
Norddeutsche Bank in Hamburg, Hamburg.	

Russian Chinese Bank.	
Sibirien, Shanghai, St. Petersburg etc.	
M. M. Warburg & Co., Hamburg.	
Indbetalt kapital	£ 1 200 000
Reserve	” 101 000

Yokohama Specie Bank,	
Yokohama etc.	
120 Bishopsgate St. Within, London.	
Indbetalt kapital	£ 1 800 000
Reserve	” 813 000
Aktionærernes forpligtelser	” 600 000

Chartered Bank of India, Australia & China,	
Shanghai, Hongkong etc.	
Hotten-Court, Threadneedle Street, London.	
Indbetalt kapital	£ 800 000
Reserve	” 525 000
Aktionærernes forpligtelser	” 800 000

Wien.

Indberetning fra Hans Majestæts legation i Wien af 31te december 1900 angaaende Norges og Sveriges udførsel til og indførsel fra Østerrige-Ungarn i 1899.

Ifølge den her offentliggjorte officielle handelsstatistik for aaret 1899 har værdien af de i aaret fra Sverige til Østerrige-Ungarn saavel direkte som i transit indførte varer udgjort 4 279 187 østerrigske kroner eller i svensk mynt 3 235 065 kroner. De modsvarende tal for 1898 var 3 468 310 østerrigske kroner eller 2 622 042 kroner svensk.

De fornemste varesorter var:

Jernmalm 838 823 met. ctr. bruttovægt til en værdi af 2 600 351 øst. kroner (mod 686 102 met. ctr. og 1 879 920 øst. kroner i aaret 1898; jern og jernvarer 439 960 øst. kroner mod 939 172 øst. kr. i aaret 1898); fisk, ikke særskilt nævnt, saltet, røget eller tørret 361 570 øst. kr. (mod 139 084 øst. kr. i aaret 1898); træmasse 154 522 øst. kr.; manganmalm 150 055 øst. kr.; maskiner og redskaber 90 592 øst. kr. (mod 100 814 øst. kr. i aaret 1898); sild, røget eller saltet, 74 556 øst. kr. (mod 92 512 i aaret 1898).

Værdien af importen fra Norge i samme tid beløb sig til 3 853 605 øst. kr., der i norsk mynt modsvarede 2 913 325 kr. I aaret 1898 udgjorde den 3 537 248 øst. kr. eller i norsk mynt 2 674 159 kr.

De fornemste importartikler var:

Ikke særskilt nævnt saltet, røget eller tørret fisk 1 453 980 øst. kr. (mod 1 073 520 i aaret 1898); fisketran 1 018 161 øst. kr. (mod 762 336 i aaret 1898); stokfisk 777 648 øst. kr. (mod 914 124 i aaret 1898) og sild 420 352 øst. kr. (mod 548 246 i aaret 1898).

Udførselen fra Østerrige-Ungarn til Sverige udgjorde i pengeværdi 3 190 032 øst. kr. modsvarende i svensk mynt 2 411 664 kr. I aaret 1898 udgjorde den 3 254 116 øst. kr. eller 2 460 112 svenske kr.

De væsentligste exportvarer var:

Uædle metaller med undtagelse af jern og staal og af saadanne tilvirkede varer 402 609 øst. kr. (mod 295 516 i aaret 1898); uldgarn og uldvarer 311 938 øst. kr. (mod 371 248 i aaret 1898); glas og glasvarer 254 086 øst. kr. (mod 358 990 i aaret 1898); færdiggjorte klæder, linvarer og hatte 196 609 øst. kr. (mod 119 742 i aaret 1898); læder og lædervarer 193 862 øst. kr. (mod 184 162 i aaret 1898); maskiner og apparater af træ, jern eller uædle metaller 134 934 øst. kr. (mod 125 118 i aaret 1898).

Til Norge exporteredes for en værdi af 2 189 454 øst. kr., hvilket i norsk mynt modsvares 1 655 226 kr. I aaret 1898 havde udførselen dertil en værdi af 1 444 042 øst. kr. eller 1 091 690 norske kr.

De vigtigste exportvarer var:

Malt 651 728 øst. kr. (mod 435 602 i aaret 1898); maskiner og apparater (fornemmelig vævstole og andre maskiner til væverier) 259 254 øst. kr. (mod 2 268 øst. kr. i aaret 1898); såget egetræ (en ny exportartikel) 205 072 øst. kr.; færdiggjorte klæder, linvarer og hatte 111 352 øst. kr. (mod 116 596 i aaret 1898); læder og lædervarer 99 448 øst. kr. (mod 106 320 i aaret 1898).

Sammenregnes værdien af importen og exporten, erholdes som udtryk for Østerrige-Ungarns handelsforbindelser i aaret 1899 med Sverige 5 646 729 sv. kr. (mod 5 082 154 i aaret 1898) og med Norge 4 568 551 kr. norsk mynt (mod 3 765 855 i aaret 1898) eller med begge de forenede riger tilsammen 10 215 280 kr., det højeste hidtil opnaaede tal (mod 8 848 009 kr. i aaret 1898).

Man finder af ovenstaaende, at indførselen fra Sverige vedblivende gjør fremskridt, og at forøgelsen mest falder paa jernmalm.

De væsentligste importerede varesorter er de samme som tidligere, med undtagelse af en ny tilkommen artikel, træmasse.

Ogsaa fra Norge er importen vokset, uden at dog nogen forandring er indtraadt i varesorterne.

Udførselen til Sverige holder sig paa omtrent samme standpunkt, uden nævneværdige forandringer i varesorterne.

Udførselen til Norge udviser en ret betydelig forøgelse, hvilket for en del kommer af, at den norske tekstilindustri behøv af maskiner dækkes fra Østerrige.

St. Pierre, Martinique.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Gustave Borde, dateret 3die marts 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Martinique fra fremmede lande med ladning 9 dampskibe dr. 10 602 tons og 3 seilskibe dr. 1 298 tons. Erlagte konsulatavgifter fr. 868.60.

Af svenske skibe ankom kun et seilskib dr. 234 tons; erlagt konsulatavgift fr. 26.40.

Naar man kaster et tilbageblik paa aaret 1900 i sin helhed, kan man paavise, at kolonien har nydt adskillig fremgang. Værdien af indførselen udgjør saaledes fr. 24 929 348, medens udførselsværdien beløber sig til fr. 27 160 890, altsaa et overskud i udførselen af fr. 2 231 542. Denne stigning i udførselen skyldes de høje priser, der opnaaedes for vore to vigtigste produkter, sukker og rum; de med disse produkters fremstilling beskæftigede industrier har derfor været florissante i aaret 1900. Alle gjældfrie fabrikker uddeler gode dividender til sine aktionærer, de andre betaler betydelige afdrag paa sin gjæld; rumfabrikanterne gjør gode forretninger, og selv banken, som i saa lang tid ikke havde uddelt nogen dividende til sine aktionærer, begynder atter at give udbytte.

Sammenlignet med det foregaaende udviser aaret 1900 en nedgang i importen af fr. 2 075 178 og en forøgelse i exporten af fr. 557 743. Denne forøgelse skyldes som nævnt de opnaaede priser for vore produkter, som har kastet mere af sig i 1900 end i 1899, og den forskjel, der kan paavises i indførselen, kommer deraf, at da i de sidste maaneder af aaret priserne paa rum var begyndt at falde, stoppede importørerne af udenlandsk melasse forsendelsen af de partier af denne vare, som de havde indkøbt i de omliggende engelske kolonier; denne melasse ankom herefter kun i smaa partier, som fordeles sig paa de første maaneder af aaret 1901. .

Sukkerindustriens tilstand i aaret 1900 var som nævnt florissant dels paa grund af de lønnende priser, der opnaaedes paa markederne i Frankrige, dels ogsaa af den grund, at exporten af sukker i aaret 1900 var 2 128 092 kg. større end i 1899; i aaret 1900 exporteredes 36 687 016 kg. Denne forskjel vilde have været endnu mere merkbar, hvis kolonien ikke havde haft at gennemgaa en af disse kriser, som bringer forvirring i et land og hindrer forretningernes gang, nemlig en økonomisk eller politisk streik, der udbrød i februar maaned og endte med beskydning af en fabrik, hvor væbnede bandede havde trængt ind for at standse fabrikkens gang. Det kom til en konflikt med militæret, som brugte sine vaaben, og kampen kostede flere ofre. Denne omstændighed og den øieblikkelige afsendelse af en krydser med en stor troppeforsterkning og gendarmer bragte imidlertid de streikende til besindelse og beroligede lidenskaberne, og efter nogle forhandlinger mellem driftsherrer og arbejdere kom arbeidet atter i sin vante gjænge. Der havde imidlertid været en stands i arbeidet paa næsten en maaned; sukkerrørene, som allerede var afskaaret, blev liggende paa marken, tog skade og kunde ikke nyttiggjøres i fabriken, hvilket havde til følge en formindskelse i dennes produktion. Hertil kom, at i hele denne maaned var de forberedende arbeider med avlingen for aaret 1901 blevet afbrudt, og da de unge sukkerrørplanter har lidt heraf, vil sikkerlig aarets høst paavirkes derved. Dette er saameget uheldigere, som

den enorme nedgang i sukkerpriserne paa de europæiske markeder i de sidste maaneder af aaret 1900 lader forudse en meget daarlig realisation i 1901.

Ifølge toldvæsenets opgaver indførtes der i aaret 1900 til Martinique med 630 skibe dr. 331 249 tons varer til en værdi af fr. 24 929 348 mod i aaret 1899 med 633 skibe dr. 315 509 tons varer til en værdi af fr. 27 004 526, altsaa en nedgang i aaret 1900 af fr. 2 075 178. Der udførtes i aaret 1900 med 616 skibe dr. 322 976 tons varer til en værdi af fr. 27 160 890 mod i aaret 1899 med 634 skibe dr. 313 840 tons varer til en værdi af fr. 26 603 147 eller en forøgelse af fr. 557 743.

Da næsten al dyrkbar jord paa Martinique er beplantet med sukkerrør, kan kolonien naturligvis ikke tilfredsstille de 200 000 indbyggers behov for livsforbrødenheder. Alle forbrugsartikler kommer derfor fra udlandet og næsten udelukkende fra de Forenede Stater. Der findes en regelmæssig dampskibslinje, som hver 12te dag udbringer til kolonien store mængder mel, olje, bønner, sild etc. Trods beskyttelsestoldtarifen finder de handlende endnu sin fordel i at tage disse fornødenhedsartikler fra udlandet. De Forenede Stater forsyner os endvidere med trælast, kul og gjødningsstoffer; af sidstnævnte artikel kommer dog det allermeste fra England; fra dette land kommer derhos mange vævede varer samt kul. Fra Frankrige henter vi vine, fine likører, klipfisk, hvoraf forsendelser fra Bordeaux afvexler med saadanne fra St. Pierre og Miquelon. Kun en eneste artikel kommer fra de forenede riger, nemlig fyrstikker, der forsendes over England. Ris kommer ofte fra Calcutta via London, fra franske havne, Havre eller Bordeaux eller fra engelske kolonier, Barbados og Demerara.

Som udførselsartikel har jeg allerede nævnt sukker, som er landets vigtigste produkt. En anden vigtig industri er rumfabrikationen, der altid hænger sammen med dyrkningen af sukkerrøret, idet rum fremstilles af mellese, der udvindes af sukker. Denne industri har været meget blomstrende i aaret 1900, og noteringerne, som havde begyndt at stige i 1899, har vist en opadgaaende bevægelse ligetil de sidste maaneder af aaret 1900. I 1899 var der blevet eksporteret 14 880 358 liter; i 1900 eksporteredes 15 566 057 liter.

Der eksporteres fremdeles hvert aar lidt kaffe; i 1899 3 379 kg., i 1900 2 060 kg.

Kakaoen udviser fremgang i aaret 1900, da der eksporteredes 731 393 kg. mod 492 998 kg. i 1899.

Kampechetræ udskibes til franske havne eller tjener til underlag for skibsladninger. I 1899 eksporteredes deraf 580 805 kg., i 1900 357 410 kg.

Dyrkningen af indigo holder paa at opgives; i aaret 1900 udskibedes deraf kun 478 kg.

Martinique besøges af adskillige norske og svenske skibe, som kommer for at indtage ladning, enten af stykgods paa St. Pierres red eller af sukker ved fabrikerne, bestemt til franske havne.

Der findes i kolonien intet handelshus, hvori norske eller svenske under-saatter er associeret eller interesseret.

Georgetown, Britisk Guiana.

Aarsberetning for 1900 fra konsul J. H. de Jonge, dateret 12te marts 1901.

Skibsfarten. Af norske skibe ankom til havnen i 1900 21 dampskibe dr. 24 751 tons og 14 seilskibe dr. 5 819 tons, tilsammen 35 skibe dr. 30 570 tons. Erlagte konsulatsafgifter \$ 415.28. Ingen svenske skibe ankom i aaret til konsulatdistriktet.

Samtlige dampskibe har ogsaa i aar været engageret i timecharter med transport af brødstofte fra New York og sukkerladning tilbage til denne havn. Seilskibene har som regel medbragt kul fra Storbritannien og er vendt tilbage til Europa med trælast (greenheart). Paa grund af kulstreikerne i England i aaret blev en hel del kul importeret fra de Forenede Stater i amerikanske skibe, som ikke tager „greenheart“-fragter, og der var som følge heraf hele aaret igjennem knap tilgang paa skibe passende herfor, og fragterne i denne trade holdt sig derfor høje.

Værdien af indførsel og udførsel kan anslaaes til respektive £ 1 350 000 og £ 1 800 000, idet forskjellen fra forrige aars for indførselens vedkommende, som i det hele viser nedgang, skyldes de højere priser i Europa og de Forenede Stater for manufakturvarer samt for exportens vedkommende en noget bedre sukkerhøst. De vigtigste poster er sukker 95 228 tons og rhum 26 294 „puns“ (paa omkring 110 gallons), „greenhart“-tømmer 277 000 fod; derhos er der blevet exporteret det sedvanlige kvantum guldstøv eller 113 341 unzer.

Der meldes ikke om nogen indførsel fra vore to lande, og de svenske fyrstikker er blevet ganske fortrængt af vare fabrikeret her paa stedet som følge af den høje indførselstold. White pine kommer udelukkende fra Kanada og pitchpinetømmer fra de sydlige af de Forenede Stater, medens saltet fisk blot kommer fra Kanada.

I aarets løb opdagedes diamanter, og omkring 3 000 smaa stene af reneste vand blev exporteret. Europas interesser er nu henledet paa grube-felterne, og disse undersøges af syndikater dannet i England.

I grubedrift har der ikke været nogen ny udvikling af nogen slags bortset fra den interesse, der er vakt ved opdagelsen af diamantleierne.

Jernbaner. Omkring 60 (engelske) miles nye linjer langs kysten er blevet aabnet for almindelig afbenyttelse.

Elektriske sporveie er blevet sat igang af et kanadisk selskab, som havde kjøbt det elektriske lysanlæg for byen Georgetown.

Indhold: Budapest s. 65. — Danzig s. 52. — Düsseldorf s. 68. — Georgetown, Britisk Guiana s. 96. — Hannover s. 61. — Konstantinopel s. 86. — Königsberg s. 75. — Lissabon s. 83. — Malta s. 49. — Piræus s. 60. — Rio de Janeiro s. 58. — Skrivelse fra kommerciel stipendiat Falck-Ytter s. 89. — St. Pierre, Martinique s. 94. — St. Thomas s. 66. — Tanger s. 88. — Wien s. 92.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 3. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

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

San Francisco.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Henry Lund, dateret 30te marts 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	96 391	49	96 391	-	-	9	17 931	9	17 931
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	49	96 391	49	96 391	-	-	9	17 931	9	17 931
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	22	48 145	22	48 145	-	-	19	38 275	19	38 275
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3 785	4	3 785
Sum	-	-	22	48 145	22	48 145	-	-	23	42 060	23	42 060
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	71	144 536	71	144 536	-	-	32	59 991	32	59 991
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	3 483	2	3 483	-	-	41	80 094	41	80 094
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	2	3 483	2	3 483	-	-	41	80 094	41	80 094
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	11	20 605	11	20 605	-	-	13	28 284	13	28 284
Seilskibe	-	-	4	3 785	4	3 785	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	15	24 390	15	24 390	-	-	13	28 284	13	28 284
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	17	27 873	17	27 873	-	-	54	108 378	54	108 378

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 096 100.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 530 090.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom ingen til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 736.78, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 249.12; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 124.56. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 861.34.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 1 072.26, i svenske sager kr. 1 829.43, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 530.65, i svenske sager kr. 1 045.58, i andre sager kr. 9.25.

Skibsfart.

Ligesom i foregaaende aar var der ingen direkte forbindelse mellem de forenede riger og dette konsulatdistrikt i 1900.

Ingen svenske skibe ankom til eller afgik fra konsulatdistriktet.

Ingen fartøier anløb for ordre eller havari.

I konsulatdistriktet overlaa til 1901 to fartøier.

Af norske fartøier ankom til konsulatdistriktet 88 dr. 172 409 reg.-tons, hvoraf 84 dampskibe dr. 168 624 reg.-tons. Sammenlignet med 1899 bemærkes antallet af de ankomne fartøier forøget med 47 og tonnagen med 87 332 reg.-tons eller omtrent 100 pct.

Af de ankomne dampskibe gik to i maanedsfraagt med kul fra Vancouverøen til San Francisco hele aaret og et med kul fra Vancouverøen til Unalaska 7 maaneder af aaret. De øvrige til distriktet ankomne dampskibe var ligeledes i maanedsfraagt. Af de 13 i ballast ankomne dampskibe kom 7 fra Sibirien, Kina, Japan og Philippinerne.

Kun 4 seilskibe ankom til distriktet, og som en merkelighed kan anføres, at intet heraf ankom til hovedstationen. Et seilfartøi dr. 515 reg.-tons kom i ballast fra Hongkong til Puget Sound, et drægtig 1 229 reg.-tons fra Honolulu til Puget Sound, et drægtig 574 reg.-tons fra Honolulu til Eureka og et dr. 1 467 reg.-tons fra Honolulu til Portland, alle i ballast. Da Hawaiian Islands nu er indlemmede i unionen, kan ikke mere sukkerladninger erholdes derfra for fremmede nationers skibe til havne i United States.

Fra distriktet afgik 86 norske fartøier, hvoraf 82 dampskibe dr. 164 584 reg.-tons. Af disse afgik 54 i ballast under maanedsfraagt, 17 med stykgods og trælast til Sibirien, Kina og Australien, 2 for den amerikanske regjering med stykgods til Alaska og 9 mellem havne i konsulatdistriktet forat fuldføre lastning.

Af de afgaaede 4 seilfartøier gik et dr. 1 467 reg.-tons med hvede til Queenstown for ordre og de øvrige 3 dr. 2 318 reg.-tons med trælast til Australien.

Den oversjøiske skibsfart paa San Francisco i 1900 udviser: ialt ankom 952 fartøier dr. 1 487 816 reg.-tons, hvoraf 479 seilskibe dr. 572 919 reg.-tons og 473 dampskibe dr. 914 897 reg.-tons. Sammenlignet med 1899 ser man en forøgelse i ankomsten af 79 fartøier og 237 357 reg.-tons, omtrent ligelig fordelt paa seil- og dampskibe. Ialt afgik 914 fartøier dr. 1 408 453 reg.-tons, hvoraf 443 seilfartøier dr. 504 466 reg.-tons og 471 dampskibe dr. 903 986 reg.-tons.

Foruden adskillige nye transpacifke dampskibslinjer fra og til denne kyst synes den nylig begyndte Kosmoslinje fra og til Hamburg via Syd- og Central-amerikahavnene at gjøre saa gode forretninger, at to andre linjer fra Europa nu bliver sat igang via Kap Horn, ligeledes en oppositionslinje fra og til New York via Panama.

De fremmede nationers skibsfart paa San Francisco i 1900 udviser følgende forhold i ankomster:

Storbritannien	275	fartøier	dr. 531 555	reg.-tons
Norge	51	—	99 874	—
Tyskland	24	—	52 641	—
Japan	16	—	52 062	—
Frankrige	25	—	41 164	—
Østerrige	7	—	14 219	—
Italien	5	—	8 460	—
Rusland	3	—	4 141	—
Chili	3	—	3 059	—
Peru	1	—	761	—
Mexico	1	—	464	—

Den til San Francisco ankomne norske tonnage indtager blandt de europæiske nationer fremdeles rangen efter England og udgjorde i det forløbne aar mere end summen af den tyske og franske.

Fragtmarkedet paa denne kyst har i det forløbne aar holdt sig gjennemgaaende meget høit og har været det bedste paa de sidste 10 aar. Heller ikke i det forløbne aar har den norske seiltonnage søgt dette marked i nogen udstrækning, da kun 4 seilfartøier lastede i konsulatdistriktet.

Havneafgifter. Lodspenge for skibe over 500 reg.-tons \$ 5.00 pr. dybgaende fod og 4 cents pr. reg.-ton. Bryggepenge for skibe over 300 reg.-tons \$ 4.00 for de første 200 tons og $\frac{3}{4}$ cent pr. reg.-ton derover pr. diem. Losning af kul $32\frac{1}{2}$ cents pr. ton. Lastning af hvede 30 cents pr. ton og for trælast 90 cents à \$ 1.00 pr. 1 000 kvadratfod 1 tomme tyk. — Der anlægges nu paa Potrero ved San Francisco en stor ny tørdok, og man haaber, at de nuværende store udgifter med at gaa i tørdok i fremtiden vil betydelig reduceres.

Hvedefragterne udviste i aarets løb følgende forhold for staal- og jernskibe fra San Francisco til U. K.:

Januar . . .	35 sh.	à 37 sh. 6 d	Juli . . .	38 sh. 9 d	à 40 sh.
Februar . . .	36 sh. 3 d	- 41 sh. 3 d	August . . .	38 sh. 3 d	- 40 sh.
Marts . . .	40 sh.	- 41 sh. 3 d	September . . .	40 sh.	- 41 sh. 3 d
April . . .	40 sh.	- 41 sh. 3 d	Oktober . . .	41 sh. 3 d	- 42 sh. 6 d
Mai . . .	38 sh. 9 d	- 41 sh. 3 d	November . . .	40 sh.	- 41 sh. 3 d
Juni . . .	40 sh.	- 40 sh.	December . . .	38 sh. 9 d	- 43 sh. 6 d

I august—september blev desforuden befragtet „to arrive“ op til 45 sh.

Trælastfragterne har gennem det forløbne aar holdt sig meget høje, da den paa kysten hjemmehørende flåde af seilfartøier har været stadig beskjæftiget enten paa Alaska eller paa Hawaiian Islands, hvis produkter nu kun kan skibes til U. S. havne i amerikanske fartøier. Raterne stiller sig gennemgaaende som følger: Fra Puget Sound til Sydney 52 sh. 6 d, Melbourne eller Adelaide 60 sh., Port Pirie 58 sh. 9 d, Freemantle 71 sh. 3 d, vestkysten af Sydamerika, Pisagua Range 65 sh., Buenos Aires 70 sh., Hongkong 62 sh. 6 d, Shanghai 65 sh., Nagasaki 60 sh., Port Arthur 70 sh., Tientsin 75 sh., Wladiwostock 62 sh. 6 d, Sydafrika 75 à 80 sh. og U. K. 85 sh., alt pr. 1 000 kvadratfod 1 tomme tyk.

Kulfragterne fra Australien har ligeledes i aarets løb holdt sig meget høje. I den sidste halvdel af aaret blev der videre af de allierede magters flåder i Kinas farvande samt fra industrielle kilder stillet saa store fordringer paa kulminerne i Australien, at seilfartøier maatte vente der paa sin tørn lige op til 4 maaneder, hvilket foraarsagede høiere fragter og formindskede betydelig indførselen af kul fra Australien hertil, hvor petroleum nu kan faaes til brændsel saa meget billigere. Raterne steg de første ni maaneder af aaret fra 16 sh. til 20 sh. fra Newcastle N. S. W. til San Francisco og fra 14 sh. til 18 sh. fra Sydney, men var ved aarets udgang 2 sh. lavere og i nedgaaende.

Handelen.

Ogsaa det forløbne aar har for denne kyst været meget indbringende. Høsten i de forskjellige produkter var gennemgaaende god, og disse blev afsatte til fordelagtige priser. Alaskas udvikling lægger beslag paa stadig voksende kvantum af alle slags varer, og omsætningen med landene omkring Stillehavet er ligeledes i tiltagende, væsentlig grundet paa forannævnte nye dampskibslinjer og lavere fragtsatser.

Udførselen

ad sjøveien fra San Francisco i 1900 beløb sig til \$ 41 419 679, hvilket overstiger 1899 udførsel med \$ 2 494 771. Hertil kommer udførsel af ædle metaller, der for 1900 udgjorde \$ 15 151 178, en tilvekst af \$ 4 490 947 over 1899. Denne udførsel bestaar hovedsagelig af sølv, der skibes til Kina.

Indførselen

ad sjøveien til San Francisco udgjorde i 1900 \$ 34 286 585 mod \$ 43 224 697 i 1899, en aftagen af \$ 8 938 112.

Hvede. Hvedehøsten i Californien i 1900 var betydelig under et middelaars og beløb sig til ca. 13 millioner centals mod $19\frac{1}{2}$ mill. centals i 1899. Aarsagen hertil var ugunstige veirforholde vaaren 1900, der satte veksten betydelig tilbage. Prisen paa nr. 1 hvede var i januar og december $97\frac{1}{2}$ cents pr. cental, men steg i juni og juli til \$ $1.07\frac{1}{2}$ pr. cental. Udførselen ad sjøveien fra San Francisco i 1900 var 7 733 677 centals mod 3 245 434 centals i 1899, der udviste en ualmindelig lav udførsel. Hvedehøsten for Oregon og Washington udgjorde ca. 22 millioner centals, hvoraf omtrent det halve paa hver stat.

Hvedemel. Udførselen sjøveien fra San Francisco udgjorde 1 195 783 tønder mod 970 396 tønder i 1899.

Byg. Californiens byghøst i 1900 anslaaes til ca. 9 millioner centals sammenlignet med 11 millioner i 1899. Prisen noteredes i januar og december à $72\frac{1}{2}$ cents pr. cental, men fluktuerede i aaret mellem $67\frac{1}{2}$ og 75 cents pr. cental. Udførselen fra San Francisco tilsjøs var 2 498 494 centals mod 3 141 161 i 1899.

Vine. Californien producerede i 1900 ca. 14 millioner gallons tørre vine og ca. 9 millioner gallons søde vine mod respektive $10\frac{1}{2}$ og 5 millioner gallons i 1899. Priserne paa første haand er 20 cents pr. gallon for tørre vine og 30 cents for søde vine. Udførselen sjøveien var 5 790 786 gallons mod 3 518 631 gallons i 1899.

Brændevine. Produktionen i Californien androg til ca. 1 million gallons, og der udførtes ad sjøveien 56 776 gallons mod 126 572 i 1899. Prisen paa første haand er 45 cents pr. gallon.

Frugtavl. Denne var som i et godt middelsaar og for enkelte sorters vedkommende adskillig bedre end i 1899. Der blev hermetisk nedlagt ca. 2 800 000 kasser à 2 dusin æsker à $2\frac{1}{2}$ pund, omtrent samme kvantum som i 1899. Af tørrede frugter produceredes ca. 75 millioner pund rosiner, 150 millioner pund svedsker, 31 millioner pund ferskener, 17 millioner pund aprikoser, 9 millioner pund pærer, 5 millioner pund æbler og 5 millioner pund figener, desuden 13 millioner pund mandler og valnødder. Appelsin- og citronhøsten 1899—1900 anslaaes til ca. 22 000 carloads eller 7 millioner kasser til værdi af ca. 14 millioner dollars.

Uld. Heraf produceredes i 1900 ca. 22 millioner pund, omtrent samme kvantum som i 1899. Der udførtes sjøveien kun 1 501 765 pund mod 3 655 452 pund i 1899.

Humle. Produktionen paa Pacifikkysten i 1900 var ca. 150 000 baller (à ca. 200 pund), hvoraf falder paa Californien 36 000 baller, paa Oregon 82 000 baller og paa Washington 32 000 baller. Priserne varierede fra 14 til 17 cents pr. pund efter kvalitet. Den samlede produktion i 1899 var 170 000 baller.

Trælast. Den samlede produktion i 1900 af Oregon pine (gran og furu) paa Pacifikkysten anslaaes til ca. 2 140 millioner superficial fod ($1'' \times 12'' \times 12''$),

hvoraf falder paa Washington 1150 millioner fod, paa Oregon 490 mill. fod og paa Californien 500 mill. fod. Der blev afskibet til fremmede lande ad sjøveien ca. 310 mill. sup. fod. Sagbrugseiernes kombination holder prisen oppe i \$ 9.00 à \$ 10.00 pr. 1 000 sup. fod. Af rødtræ i det nordlige Californien blev der skaaret ca. 200 mill. sup. fod, hvoraf afskibedes til fremmede lande ca. 35 mill. fod. Prisen paa rødtræ er omkring \$ 17.00 pr. 1 000 sup. fod ved sagbrugene i Humboldt Bay.

Clearing house. Bankomsætningen i San Francisco clearing house i 1900 var \$ 1 020 582 595, det største beløb man nogensinde har havt. Om-sætningen i 1899 var \$ 971 015 972.

Ædle metaller. Produktionen heraf er i stadigt tiltagende og udgjorde i 1900 \$ 229 315 427 fordelt paa staterne vestenfor Mississippifloden, iberegnet Britisk Columbia og Yukonterritoret. Af produktionen falder paa guld \$ 99 100 733 eller 43.21 pct., sølv \$ 42 402 502 eller 18.49 pct., kobber \$ 69 752 284 eller 30.42 pct. og bly \$ 18 059 908 eller 7.88 pct. Den samlede produktion i 1899 var \$ 203 541 907.

Petroleum. I 1900 er der blevet udviklet en industri, der nu indtager en fremragende plads blandt Californiens næringsveie. Da man i lighed med alle andre industrilande truedes med en betydelig indskrænkning i kul-forsyningen, begyndte man i det sydlige Californien at søge efter petroleum, og fandt man deraf over al forventning mange rige kilder i flere forskellige lokaliteter. Dette produkt i sin raa tilstand egner sig fortrinlig til brændsel, og lokomotiver og fabrikker benytter det nu herfor i stadig større udstrækning. Produktionen i 1900 anslaaes til 4 millioner tønder til værdi ca. 1 $\frac{1}{4}$ million dollars. Man regner, at 4 $\frac{1}{2}$ tønder olje modsvarer en ton kul.

Alaska guldfelter. De nye guldfelter omkring Nome i Alaska tiltrak Sommeren 1900 ca. 25 000 mennesker. Heraf antages ca. 4 000 at være svensker og nordmænd. Mange af disse har miner af større værdi. De tre rigeste miner eies saaledes af to svensker og en nordmand. I 1900 blev der af minerne udtaget for ca. 5 millioner dollars. Tiden optoges for en stor del af søgsmaal angaaende eiendomsret til mange af minerne, der indehavdes af svensker og nordmænd, da det blev fremholdt, at flere af disse ikke paa den tid, de optog minerne, var i besiddelse af det herfor nødvendige dokument, nemlig en for amerikansk dommer afgivet erklæring om, at vedkommende agter at blive amerikansk borger. Følgen var, at dommeren i Nome udnævnte en bestyrer, der tog i forvaring det udtagne guld, hvilket bestemte mange til ikke at forsøge at oparbejde sine miner. Overretten hersteds har senere tilsidesat den i Nome værende dommers afgjørelse, og man forudser for næste sæson en langt større virksomhed. De sanitære forhold var i 1900 langt bedre, end man ventede, og dødeligheden forholdsvis liden. Der er nu udnævnt en norsk og svensk vicekonsul i Nome.

Hvalfangst. De i 1900 hjemvendte 19 fartøier bragte 5 910 tønder olje, 188 600 pund hvalben og 890 pund elfenben. Gjennemsnittspriserne er 60 cents pr. gallon for spermacetolje, \$ 3.25 pr. pund for hvalben og 65 cents pr. pund for elfenben. Udbyttet i 1899 var 6 483 tønder olje, 303 899 pund hvalben og 6 478 pund elfenben paa 25 fartøier.

Sælfangst. Paa Pacifikkysten iberegnet Britisk Columbia og Alaska blev i 1900 paa 37 fartøier taget 35 548 skind, sammenlingnet med 36 471 skind i 1899 paa 26 fartøier.

Laksefisket. Paa Pacifikkysten iberegnet Britisk Columbia og Alaska blev i 1900 nedlagt 2 994 585 kasser laks mod 3 138 040 kasser i 1899. Priserne er for Columbia River ca. \$ 1.35 og for Alaska \$ 1.10 pr. dusin æsker à 1 pund. Til en gennemsnitspris af \$ 1.25 pr. dusin eller \$ 5.00 pr. kasse viser det sig, at denne industri her paa kysten beløber sig til omtrent 15 mill. doll. pr. aar.

Torskefisket. De fra San Francisco udrustede fartøier indbragte i 1900 fra North Pacific Ocean 1 631 000 fisk, ca. 3 260 tons (à 2 000 pund) til en pris af ca. \$ 100.00 pr. ton. Fangsten i 1899 var 1 302 000 fisk.

Svenske fyrstikker. Der importeredes i det forløbne aar ca. 1 000 kasser. Denne vare har vanskeligt for at konkurrere med produktionen her paa kysten.

Svensk jern. Indførselen heraf androg forrige aar til ca. 2 000 tons der solgtes fortoldet til ca. \$ 70.00 pr. ton (à 2 000 pund).

Svensk tjære. Der indførtes ca. 1 200 tønnder, der solgtes til ca. \$ 7.00 pr. tønde. Paa grund af uheldig emballage tabes en betydelig del af denne artikel i transit ved lækage.

Norske varer. Der importeredes af stokfisk ca. 1 500 bundter, der solgtes til 9 à 10 cents pr. pund. Hermetiske varer indføres for det meste over Chicago, ligeledes medicintran.

Sundhedstilstanden i distriktet i det forløbne aar var god.

I aarets løb modtoges ved hovedstationen 1 148 skrivelser og afsendtes 1 106.

I arvesager sendtes til Sverige \$ 5 845.00 og til Norge \$ 5 457.00.

Konsulatets adresse er 214 California street; telegramadresse: Lund, San Francisco.

Archangelsk.

Aarsberetning for 1899 fra konsul H. A. Falsen, dateret $\frac{9de\ april}{27de\ marts}$ 1901.

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. Medladning:												
Dampskibe	2	905	2	1510	4	2415	-	-	28	20 861	28	20 861
Seilskibe	-	-	2	591	2	591	-	-	24	8 751	24	8 751
Sum	2	905	4	2 101	6	3 006	-	-	52	29 612	52	29 612
B. I ballast:												
Dampskibe	15	9 483	10	8 979	25	18 462	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	15	5 311	7	2 849	22	8 160	-	-	-	-	-	-
Sum	30	14 794	17	11 828	47	26 622	-	-	-	-	-	-

Bruttofragter for til Archangelsk ankomne norske fartøier kr. 13 700,00; for fra Archangelsk afgaaede norske fartøier kr. 756 600.

Af svenske fartøier ankom til Archangelsk 22 drægtige 21 768 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved konsulatet i Archangelsk s. rb. 978.11; af svenske skibe s. rb. 726.72; ialt tilfaldt saaledes konsulskassen s. rb. 1 704.83.

Expeditionsafgifter ved konsulatet i Archangelsk i norske sager s. rb. 67.10; i svenske sager s. rb. 46.60; i andre sager intet.

Af paamønstringer foretoges ved konsulatet paa norske fartøier 7; paa svenske fartøier 4; af afmønstringer henholdsvis 6 og 25. Af rømningstilfælde anmeldtes 2, begge fra norske fartøier.

Af de 29 norske dampskibe, der i 1899 besøgte Archangelsk, indehavde kun 4 last (kis, stykgods og kul). Resten kom i ballast.

Af de 24 norske seilskibe indehavde kun 2 last (kul og salt), resten var ballastet.

Et norsk dampskib indtog her petroleum til Hammerfest (fragt kr. 3.00 pr. fad); et indtog tjære og beg. Resten indtog trælast.

Af de norske seilskibe indtog 7 tjære og beg; resten indtog trælast.

Samtlige herfra afgaaede svenske skibe indtog trælast.

Fragtmarkedet.

I henhold til konsulatets protokoller har norske og svenske dampskibe i 1899 opnaaet følgende fragter:

For trælast.

Til Bristol 42 sh. 6 d; Cardiff 40 sh.; Barry Dock 42 sh. 6 d; Grimsby 40 sh.—42 sh.; Barrow 42 sh. 6 d; Sharpness 57 sh. 6 d; West Hartlepool 37 sh. 9 d—42 sh. 6 d; London 39 sh.—39 sh. 3 d—40 sh.—41 sh.—43 sh. 9 d; Poole 43 sh. 9 d; Dublin 46 sh. 3 d; Middlesbrough 40 sh.; Hull 37 sh. 6 d—39 sh. 6 d—40 sh.—45 sh.—46 sh.—47 sh. 6 d; Kingslynn 42 sh.—43 sh. 9 d; Plymouth 41 sh.—51 sh. 6 d—55 sh.; Yarmouth 39 sh. 6 d—40 sh.; Southampton 42 sh. 6 d—48 sh. samt til Bordeaux 66—68 francs og til Trouville 58 francs.

Norske og svenske seilskibe opnaaede følgende fragter:

Til London 45 sh.; West Hartlepool 40 sh.; Sharpness 46 sh.; Grimsby 40 sh.; Cardiff 42 sh.—42 sh. 6 d; Shoreham 46 sh.; Bridgewater 46 sh. 3 d; Bethel 35 sh. 6 d; Weymouth 46 sh.; Newhaven 45 sh.; Cowes 46 sh.; Arbroath 42 sh. 6 d; Liverpool 46 sh.; Aberdeen 39 sh.; Dublin 47 sh. 6 d; Dundee 42 sh. 6 d samt til Göteborg 40 sh.; til Melbourne 4 £; og til Oneglia (Italien) 87½ francs; alt pr. standard.

For beg.

Til Hull 3 sh. 6 d; Newcastle 3 sh. 6 d; Bristol 3 sh. 9 d; Harbourg 4 sh.; Belfast 3 sh. 9 d.

For tjære

stipuleredes fragten 1 sh. billigere end for beg. For en til Leith bestemt ladning tjære opnaaedes i fragt 2 sh. 4½ d samt for en til Liverpool bestemt ladning 2 sh. 7½ d, alt pr. tønde.

En herværende forretningsmand har til konsulatet overleveret følgende opgaver over de i 1899 erlagte fragter:

Havre 2 sh. 1½ d—2 sh. 3 d—3 sh. pr. quarter à 320 ₧.

Linsæd 2 sh. 6 d—3 sh. 6 d pr. quarter à 424 ₧ til England og fl. 18—20.40 pr. quarter à 424 ₧ til Holland.

Hvede 3 sh. 10½ d pr. quarter à 496 ₧ (under høsten).

Flax 27 sh. 6 d—35 sh. pr. ton à 63 pud.

Tow og codilla 35 sh.—55 sh. pr. ton à 63 pud.

Specificeret opgave over de til konsulatets samtlige havne i 1899 ankomne fartøier. (Toldkammerets opgaver).

Archangelsk.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	2	848	—	—	2	848
Norske	24	8 727	29	20 864	53	29 591
Svenske	5	1 672	18	20 296	23	21 968
Britiske	4	1 175	94	86 942	98	88 117
Tyske	7	1 382	20	14 800	27	16 182
Hollandske . . .	1	342	20	22 703	21	23 045
Danske	12	2 599	9	9 946	21	12 545
Belgiske	—	—	1	852	1	852
Ialt	55	16 745	191	176 403	246	193 148

Onega.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	2	635	—	—	2	635
Norske	7	2 196	2	1 506	9	3 702
Svenske	2	800	2	2 113	4	2 913
Britiske	—	—	13	13 548	13	13 548
Danske	—	—	4	4 673	4	4 673
Tyske	—	—	2	2 237	2	2 237
Hollandske . . .	—	—	1	1 369	1	1 369
Belgiske	—	—	1	877	1	877
Ialt	11	3 631	25	26 323	36	29 954

Kem.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	4	1 421	3	2 440	7	3 861
Britiske	—	—	9	10 112	9	10 112
Tyske	—	—	1	1 397	1	1 397
Ialt	4	1 421	13	13 949	17	15 370

K e r e t h .

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	1	408	—	—	1	408
Svenske	—	—	2	2 668	2	2 668
Britiske	—	—	3	4 315	3	4 315
Ialt	1	408	5	6 983	6	7 391

S o r o k a .

Russiske	1	fartøi dr.	267	tons
Norske	1	—	494	”
Svenske	4	—	4 124	”
Britiske	6	—	5 826	”
Danske	2	—	2 299	”
Tyske	1	—	1 397	”
Spanske	1	—	1 108	”

Ialt 16 fartøier dr. 15 515 tons.

For Sorokas vedkommende findes ingen opgave, særskilt for seilskibe og dampskibe.

K o w d a .

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	3	1 125	—	—	3	1 125
Norske	1	1 580	2	1 645	3	3 225
Svenske	—	—	2	1 188	2	1 188
Britiske	—	—	10	10 895	10	10 895
Danske	1	342	—	—	1	342
Ialt	5	3 047	14	13 728	19	16 775

M e s e n .

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	2	620	—	—	2	620
Norske	1	294	7	4 123	8	4 417
Svenske	—	—	5	4 784	5	4 784
Britiske	—	—	5	5 255	5	5 255
Ialt	3	914	17	14 162	20	15 076

Summarisk oversigt over de til konsulatdistriktet i de sidste fem aar ankomne fartøier:

(Toldkamrenes opgaver).

1895.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	53	16 264	14	5 967	67	22 231
Norske	106	34 714	33	24 277	139	58 991
Svenske	14	4 410	3	2 400	17	6 810
Danske	15	3 604	3	3 246	18	6 850
Britiske	4	1 408	196	154 475	200	155 883
Tyske	9	3 273	24	6 909	33	10 182
Hollandske . . .	2	687	5	3 290	7	3 977
Ialt	203	64 360	278	200 564	481	264 924

1896.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	46	13 057	28	15 687	74	28 744
Norske	86	22 866	36	24 641	122	47 507
Svenske	7	1 675	4	2 288	11	3 963
Danske	16	3 121	11	13 335	27	16 456
Britiske	3	954	193	145 560	196	146 514
Tyske	11	3 565	28	16 915	39	20 480
Hollandske . . .	3	1 070	8	6 911	11	7 981
Ialt	172	46 308	308	225 337	480	271 645

1897.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	42	12 355	25	16 025	62	28 380
Norske	59	16 084	39	31 120	98	47 204
Svenske	11	2 794	16	15 052	27	17 846
Danske	17	3 471	12	11 452	29	14 923
Britiske	2	675	180	136 141	182	136 816
Tyske	5	1 178	21	11 358	26	12 536
Hollandske . . .	2	662	10	9 206	12	9 868
Franske	—	—	4	3 430	4	3 430
Ialt	138	37 219	307	233 784	445	271 003

1898.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	45	13 181	23	14 049	68	27 230
Norske	45	12 610	49	38 168	94	50 778
Svenske	6	2 372	12	11 709	18	14 081
Danske	13	2 802	15	15 914	28	18 716
Britiske	3	835	147	115 452	150	116 287
Tyske	10	2 509	40	27 893	50	30 402
Hollandske	—	—	9	11 506	9	11 506
Spanske	—	—	2	2 926	2	2 926
Italienske	1	263	—	—	1	263
Ialt	123	34 572	297	237 617	420	272 189

1899.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Russiske	11	3 903	—	—	11	3 903
Norske	38	14 712	43	30 378	81	45 090
Svenske	7	2 472	33	35 173	40	37 645
Britiske	4	1 175	140	136 893	144	138 068
Tyske	7	1 382	24	19 831	31	21 213
Hollandske	1	342	21	24 072	22	24 414
Danske	13	2 941	15	16 918	28	19 859
Belgiske	—	—	2	1 729	2	1 729
Spanske	—	—	1	1 108	1	1 108
Ialt	81	26 927	279	266 102	360	293 029

Export.

Fra Archangelsk udførtes i henhold til exporthusenes opgaver følgende varekvanta: (Export til norsk Finmarken er ikke heri medregnet).

	1899.	1898.
Linfrø	245 957 pud.	152 459 pud.
Havre	439 857 ”	1 449 419 ”
Hvede	188 725 ”	9 786 ”
Rug	67 500 ”	— ”
Lin	86 748 ”	115 976 ”
Tow og codilla . . .	128 471 ”	135 635 ”
Terpentin	9 021 ”	1 500 ”
Mel og gryn	150 730 ”	105 600 ”
Oljekager	142 835 ”	92 647 ”
Tjære	89 310 tdr.	63 783 tdr.
Beg	12 461 ”	15 742 ”

	1899.	1898.
Tunger	1 701 dusin	710 dusin.
Skind og huder . . .	58 985 stk.	30 867 stk.
Matter	56 960 „	63 730 „
Petroleum	9 554 pud.	—
Rundt tømmer	30 058 stk.	4 300 stk.
Træløst	104 229 std.	87 108 std.

Linfrø.

Vinterindkjøbene i det indre af Rusland fandt sted til s. rb. 1.15—1.20 pr. pud leverbar Archangelsk med 5 pct. blanding. Henimod foraar og sommer steg priserne op til s. rb. 1.30 pr. pud. Den exporterede vare opgives gennemsnitlig at have været af ypperlig kvalitet og pen farve.

England betalte gjerne 37 sh. cif. pr. quarter à 424 engelske $\mathcal{H}$, og steg priserne efter modtagelsen af de første skibslaster op til 41 sh. cif. pr. quarter. Det hollandske marked forholdt sig imidlertid temmelig roligt og bød fl. 240 pr. last à 2 040 kg. cif.

Endel af den exporterede vare var af sibirisk oprindelse. Denne vare havde fuld vægt, men var af en mørkere farve.

Hvede.

For første gang blev i 1899 sibirisk hvede, tilført Archangelsk med den nybyggede jernbanelinje Perm—Wjatka—Kotlas, exporteret herfra. Varen viste sig at være af god kvalitet og tung vægt, og blev betalt med 86 kopek pr. pud, leveret i Archangelsk. De udenlandske markedsforholde var imidlertid i dette aar ikke særlig gunstige. I England holdt prisen sig en tid lang i 31 sh. cif. pr. quarter à 496 engelske $\mathcal{H}$, men sank henimod høsten ned til 29 sh. 6 d.

Havre.

Som følge af den forrige aar delvis utilstrækkelige høst i enkelte guverner, blev der af saavel den russiske regering som „Semstvo'en“ (landbefolkningens selvstyrelse) gjort betydelige indkjøb.

Som følge heraf stillede vinterpriserne i det indre af Rusland sig ganske høje. Varen blev saaledes betalt med 65—70 kopek pr. pud leveret Archangelsk. I England var markedspriserne ikke højere end 13 sh. 6 d, ja endog ned til 13 sh. cif. pr. quarter à 304 engelske $\mathcal{H}$. Exporten indskrænkede sig under disse omstændigheder til et rent minimum, ca. $\frac{1}{3}$ af hvad der i 1898 blev exporteret. Henved 400 000 pud blev oplagret her i Archangelsk.

Flaxvarer.

Som følge af megen nedbør forrige høst forefandtes næsten kun flax af lavere sorter. Da imidlertid praxis har vist, at netop disse lavere sorter nyder en livligere efterspørgsel end de bedre sorter, gik ogsaa dette aar forretningen med denne vare ganske godt.

I det indre af Rusland betaltes indtil s. rb. 33.00 pr. berkowetz for prima zabrak leveret Archangelsk med 4 og 3 rubels prisstigning for de højere sorter. Amerika betalte £ 26 pr. ton f. o. b. for 1a zabrak med £ 3 tillæg for de højere sorter, medens England bød £ 24 til £ 24. 10. 0 pr. ton f. o. b.

Tow og codilla.

Efter denne vare var der temmelig flau efterspørgsel. Ved indkjøb betaltes s. rb. 2.90 for I tow; 2.50 for II tow og 2.80 for II codilla pr. pud leveret Archangelsk. England og Amerika bød kun den lave pris af £ 20 til £ 21 pr. ton tow $\frac{1}{2}$ I og $\frac{1}{2}$ II sort, og £ 20 f. o. b. pr. ton II codilla.

Tjære.

Indkjøbene i det indre af Rusland begyndte i løbet af vinteren med en pris af s. rb. 3.50 pr. tønne leveret Archangelsk, men steg henimod foråret som følge af den livlige efterspørgsel fra udlandet op til s. rb. 4.00, og indkjøbsprisen steg endelig udover sommeren og høsten til s. rb. 4.50 pr. tønne.

Priserne i England steg fra 10 sh. 6 d pr. tønne f. o. b. til 12 sh. 6 d f. o. b. Holland betalte fl. 9.00—9.50 cif. pr. tønne og Tyskland mk. 15.00—16.00 pr. tønne cif. Som følge af disse høje priser udvidede tjærebrænderierne i det indre sin produktion ganske betydeligt.

Beg.

Priserne paa denne vare var forholdsvis betydelig lavere end paa tjære. I det indre af Rusland betaltes 63—70 kopek pr. pud leveret Archangelsk. Begbrænderierne indskrænkede som følge af disse forhold sin produktion til fordel for tjærebrænderiet.

England betalte for beg 4 sh. 3 d—5 sh. pr. cwt. cif.; Holland fl. 150—155 pr. 2 400 kg. cif. og Tyskland mk. 20 pr. 150 kg. cif.

Tran.

Ogsaa dette aar blev som følge af de lave bud fra udlandet størstedelen forsendt til indlandet, særlig Wjatka guvernement.

Trælast.

Efterat Archangels exportører i vinterens løb havde sendt sine offerter til de udenlandske markeder, blev samtlige forhaanden værende lagre realiseret i forholdsvis kort tid til følgende pene priser:

Furu I sort	£ 14. 10. 0	Gran I sort	£ 8. 0. 0
— II "	11. 0. 0	— II "	7. 0. 0
— III "	8. 0. 0		
— IV "	7. 0. 0		

alt pr. std., og steg priserne senere endnu ret betydeligt indtil £ 17. 10. 0 for I sort furu, £ 12. 0. 0—£ 13. 0. 0 for II sort, £ 9. 0. 0—£ 10. 0. 0 for III sort og £ 7. 0. 0—£ 8. 0. 0 for IV sort.

Den stadige stigen af priserne paa det udenlandske marked har bevirket, at der stadig er blevet bygget et større og større antal sagbrug.

Nedenfor meddeles et uddrag af Archangels toldkammers statistik over import og export, hvilken er udarbejdet efter et helt forskjelligt system.

Import.

I. Fra Norge.

a) Til Archangelsk.

Fisk, saltet og tørret	956 500	pud	værdi 998 360	rb.
Salt	10 972	"	—	2 760 "
Kul og kokes	6 200	"	—	620 "
Maskiner og dele deraf	2 811	"	—	25 913 "
Fartøier	2	stk. dr. 109 t.	—	17 500 "
Svovlkis	30 525	pud	—	12 000 "
Skind og pelsværk	130	"	—	8 205 "
Vine, brændevin og øl	153	"	—	3 510 "
Oljer, vegetabilske	66	"	—	303 "
Frugter, tørrede etc.	29	"	—	292 "
Mølle-, slibe- og anden sten	22 811	"	—	1 037 "
Jern, staal, malm etc.	2 689	"	—	8 018 "
Træ og træarbejder	189	"	—	378 "
Uld-, lin- og bomuldsgjenstande	32	"	—	517 "
Mursten etc.	216	"	—	289 "
Tobak	1 ¹ / ₂	"	—	310 "
The og kaffe	4 ¹ / ₂	"	—	85 "
Papir, bøger etc.	5	"	—	93 "
Andre varer			—	326 "

Tilsammen 1 080 516s.rb.

b) Til O n e g a:

Fisk, saltet og tørret	55 344	pud,	værdi	58 391	rub.
Salt	1 204	"	—	379	"
Jern- og staa/varer	103	"	—	313	"
Ræveskind	1/2	"	—	170	"
Sælskind	86	"	—	350	"
Andre varer	15	"	—	112	"

Tilsammen 59 715 rub.

c) Til K e m:

Fisk, saltet og tørret	4 360	pud,	værdi	4 890	rub.
----------------------------------	-------	------	-------	-------	------

d) Til S o r o k a:

Fisk, saltet og tørret	12 200	pud,	værdi	13 640	rub.
Salt	77	"	—	37	"

Tilsammen 12 277 pud, værdi 13 677 rub.

e) Til M e s e n:

Fisk, saltet og tørret	10 050	pud,	værdi	17 495	rub.
Fiskegarn	2	"	—	40	"
Kul	50	"	—	5	"

Tilsammen 17 540 rub.

f) Til S u m a:

Fisk, saltet	11 160	pud,	værdi	9 600	rub.
— tørret	457	"	—	1 198	"
Sild, saltet	94	"	—	72	"
Salt	413	"	—	160	"
Øxer	3	"	—	30	"
Andre varer	2	"	—	47	"

Tilsammen 11 107 rub.

Den samlede import til Archangelsk guvernement fra Norge har saaledes i 1899 beløbet sig til en værdi af s. rb. 1 187 445 mod s. rb. 1 032 303 i aaret 1898.

2. Fra det øvrige udland.

a) Til A r c h a n g e l s k:

Maskiner og dele deraf	36 578	pud,	værdi	235 840	rub.
Jern, staal etc. og dele deraf	36 365	"	—	104 778	"

Overføres 340 618 rub.

		Overført	340 618 rub.
Mais	151 896 pud,	værdi	103 000 "
Kul og kokes	1 572 924 "	—	105 514 "
Fartøier	4 stk., dr. 851 tons	—	60 400 "
Cellulose	4 576 pud,	—	4 600 "
The og kaffe	203 "	—	2 257 "
Salt	2 093 "	—	16 650 "
Cement, kridt, ildfast lere	129 274 "	—	1 343 "
Mursten etc.	12 222 "	—	4 215 "
Træ og trægenstande . .	2 561 "	—	1 796 "
Skind og pelsværk . . .	202 "	—	7 333 "
Frugter, tørrede og konser-			
verede	186 "	—	1 981 "
Do., ferske	743 "	—	2 677 "
Uld-, lin- og bomuldsgjen-			
stande	157 "	—	960 "
Papir og bøger	11 "	—	491 "
Beitser og oljer	345 "	—	1 183 "
Toiletgenstande	11 "	—	393 "
Ris	356 "	—	430 "
Tjære og terpentin . . .	384 "	—	191 "
Vine, brændevin, øl . . .	2 628 "	—	19 056 "
Kemiske og apotekerpro-			
dukter	2 472 "	—	3 927 "
Oljer, vegetabilske	455 "	—	3 171 "
Fisk	2 518 "	—	6 447 "
Andre varer		—	23 365 "

Tilsammen 712 028 rub.

b) Til Onega, Soroka, Kowda og Mesen:

Diverse varer til værdi 66 482 rub.

Den samlede import til Archangelsk guvernement fra udlandet (Norge ikke medregnet) har saaledes i 1899 beløbet sig til en værdi af s. rb. 778 510 mod s. rb. 1 167 485 i 1898.

Iberegnet importen fra Norge har konsulatdistriktets samlede import i aaret 1899 havt en værdi af s. rb. 1 965 955 mod s. rb. 2 199 788 i aaret 1898.

Export.

I. Til Norge.

a) Fra Archangelsk:

Rugmel	332 346 pud,	værdi	339 157 rub.
Træmaterialier	105 655 "	—	19 988 "

Overføres 359 145 rub.

		Overført 359 145 rub.
Næver	70 763 pud,	værdi 38 423 "
Havregryn	22 825 "	— 32 791 "
Hvedemel	6 492 "	— 13 739 "
Havre	720 "	— 500 "
Træarbejder	3 046 "	— 1 359 "
Petroleum	10 968 "	— 10 134 "
Huder	560 "	— 1 874 "
Kjød, saltet og røget	514 "	— 1 800 "
Grønsager	500 "	— 531 "
Tougværk	333 "	— 2 485 "
Hø	770 "	— 427 "
Poteter	885 "	— 241 "
Skotøi	18 "	— 420 "
Tjære og beg	4 481 "	— 3 320 "
Salt	330 "	— 135 "
Smør	17 "	— 170 "
Andre varer	—	595 "
		Tilsammen 468 089 rub.

b) Fra On e g a:

Diverse træmaterialier		værdi 4 657 rub.
Rugmel	1 364 pud,	— 1 374 "
Poteter	1 590 "	— 273 "
Andre varer	—	35 "
		Tilsammen 6 339 rub.

c) Fra K e m:

Diverse træmaterialier		værdi 911 rub.
Rugmel	4 058 pud,	— 4 490 "
Gryn	129 "	— 219 "
Andre varer	—	36 "
		Tilsammen 5 656 rub.

d) Fra S c h u j a:

Diverse træmaterialier		værdi 1 376 rub.
Rugmel	5 531 pud,	— 5 901 "
Hvedemel	134 "	— 308 "
Gryn	370 "	— 505 "
Andre varer	—	28 "
		Tilsammen 8 118 rub.

e) Fra Soroka:

Diverse træmaterialier		værdi 4 331 rub.
Rugmel	3 128 pud,	— 3 475 "
Hvedemel	183 "	— 380 "
Gryn	525 "	— 788 "
Andre varer		— 105 "

Tilsammen 9 079 rub.

f) Fra Møsen:

Diverse træmaterialier		værdi 1 282 rub.
Rugmel	450 pud,	— 550 "
Hø	440 "	— 150 "

Tilsammen 1 982 rub.

g) Fra Suma:

Diverse træmaterialier		værdi 1 511 rub.
Rugmel	3 798 pud,	— 4 070 "
Gryn	175 "	— 264 "
Andre varer		— 94 "

Tilsammen 5 939 rub.

Den samlede export fra Archangelsk guvernement til Norge har saaledes i aaret 1899 beløbet sig til en værdi af s. rb. 506 202 mod 548 258 s. rb. i aaret 1898.

II. Til det øvrige udland:

a) Fra Archangelsk:

Linfrø	245 770	pud, værdi	306 788 rub.
Tow og codilla	129 565	" —	399 365 "
Lin	93 874	" —	349 625 "
Tjære og beg	694 770	" —	396 127 "
Havre	422 398	" —	295 474 "
Træløst	14 858 593	" —	5 863 300 "
Hvede	188 723	" —	244 595 "
Rug	67 500	" —	49 960 "
Linkager	158 938	" —	109 654 "
Huder	8 022	" —	36 388 "
Matter	8 163	" —	15 885 "
Terpentin	9 010	" —	10 030 "
Kjød, saltet og røget	600	" —	5 993 "
Smør	620	" —	6 200 "
Næver	129	" —	1 065 "

Tilsammen 8 090 449 rub.

b) Fra O n e g a :	
Trælast til værdi . .	436 539 rub.
c) Fra K e m :	
Trælast til værdi . .	328 140 „
d) Fra K e r e t h :	
Trælast til værdi .	75 300 „
e) Fra S o r o k a :	
Trælast til værdi	652 600 „
f) Fra K o w d a :	
Trælast til værdi	415 587 „
g) Fra M e s e n :	
Trælast til værdi	440 610 „
Tilsammen	1 948 776 rub.

Den samlede export fra Archangelsk guvernement til udlandet (exporten til Norge ikke medregnet) beløb sig saaledes i aaret 1899 til en værdi af s. rb. 10 039 225 mod 9 434 263 rubel i aaret 1898.

Iberegnet exporten til Norge har konsulatdistriktets samlede export i aaret 1899 beløbet sig til en værdi af s. rb. 10 545 427 mod s. rb. 9 982 521 i aaret 1898.

Nedenstaaende tabel udviser distriktets export de sidste fem aar:

	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
Archangels ex- port til ud- landet . .	6 633 010	7 243 858	7 316.298	7 414 608	8 090 449
Øvrige havnes export til ud- landet . .	1 676 770	2 389 670	2 014 561	2 019 655	1 948 776
Distriktets ex- port til ud- landet, ex- clusive Fin- marken . .	8 309 780	9 633 528	9 330 859	9 434 263	10 039 225
Distriktets ex- port til Fin- marken . .	366 637	423 980	335 339	548 258	506 202
Distriktets sam- lede export .	8 676 417	10 057 508	9 666 198	9 982 521	10 545 427

Archangels konsulatdistrikts export er saaledes i de sidste fem aar steget med næsten 1 million rubels værdi, tiltrods for at de nye kommunikationer — d. v. s. jernbanelinjerne Wologda—Archangelsk og især linjen Perm—Wjatka—Kotlas — endnu ikke rigtig er indarbejdet. Tør man efter dette at dømme udtale nogen formening om, Archangels fremtidige exporthandel, maa man medgive, at denne har alle chancer for en ret betydelig udvikling. De muligheder, jernbanelinjen Perm—Wjatka—Kotlas bærer i sit skjød, er meget store og vidtrækkende. Archangelsk er ved denne banestrækning og dampskibstrafik paa Dwinafloden fra Kotlas til Archangelsk blevet en naturlig exporthavn for Nordvestsibirien. Vi har ovenfor seet, at der iaar over Archangelsk er blevet exporteret henimod 200 000 pud eller ca. 3 millioner kg. sibirisk hvede. Dette kvantum er meget beskedent i sammenligning med, hvad man anslog exporten til, da man skred til bygning af nævnte jernbanelinje, nemlig saavidt erindres ca. 25 millioner pud med udsigt til stadig stigning indtil ca. 90 millioner pud som maximum; men selv uden at regne med saadanne tal maa den fremtidige export over Archangelsk af sibirisk hvede kunne antage dimensioner, der vil have den allerstørste betydning for Archangels fremtidige opblomstring.

For at opbølge denne exporthandel har jernbanestyrelsen her i Archangelsk oprettet et statskontrolleret kommercielt agentur for formidling af salg til udlandet af kornprodukter. Jernbanestyrelsen har derhos afsluttet kontrakt med et hollandsk firma angaaende tilveiebringelse af den fornødne tonnage til en fast, hvert aar nærmere fastsat, fragt. Ikke saa lidet er altsaa gjort; men det synes, som endnu meget staaar tilbage, for at Archangelsk tilfulde skal kunne høste nytte af de gjorte skridt.

Jernbanen synes saaledes at mangle tilstrækkeligt bevægeligt materiel; farvandet i Dwinafloden paa strækningen fra Kotlas til Archangelsk trænger paa enkelte steder uddybning; Archangels havn og indløbet til Dwinafloden maa stadig opmudres, saa mere dybtgaaende skibe kan anløbe Archangelsk uden at behøve den baade dyre, tidsspildende og under ugunstigt veirforhold resikable supplering af lasten udenfor indløbet til Dwinafloden. Antallet af lagerhuse i Kotlas maa derhos udvides ganske betydeligt, og sandsynligvis bliver vel Archangelsk nødsaget til at anskaffe mere moderne indlastningsapparater.

Dog, disse mangler tør man vel med sikkerhed gaa ud fra lidt efter lidt bliver ryddet af veien, og Archangelsk kan da komme til at spille den rolle som exporthavn, som Peter den store i sin tid vilde tildele den.

Jeg har fra flere hold hørt udtalt den anskuelse, at man ikke maa se Archangels fremtidige muligheder for optimistisk an, da det vil vise sig, at den korte skibsfartssæson (ca. $4\frac{1}{2}$ maaned) meget snart vil sætte en stopper for en videre udvikling. Som svar herpaa tror jeg, det tør være tilstrækkeligt at henvise til det faktum, at St. Petersburgs skibsfartssæson i virkeligheden ikke er meget længere end Archangels.

Efterhaanden som forholdene udvikler sig, vil ogsaa stadig nye muligheder kunne aabne sig for Archangelsk.

Denne by har ved nævnte jernbanelinje saa at sige faaet guvernementerne Wjatka og Perm til opland.

Af disse guvernementer har Wjatka nu ca. 4 millioner indbyggere, Perm ca. 3 millioner og begge guvernementer er i rask opblomstring. Naar den nævnte jernbanelinjes betydning gaar op for disses kjøbmandsstand — dette syntes dog endnu ikke at være tilfældet, da jeg for nogle aar siden som stipendiat bereiste guvernementerne — maa der ogsaa kunne udvikle sig en mere betydelig import fra udlandet til Archangelsk. Og selvsaagt vil en import til Archangelsk i væsentlig grad bidrage til at vække udenlandske skibsrederes interesse for fragtmarkedet i Archangelsk.

Jernbanerne maa nu for størstedelen returnere østover tomme. Det er derfor at antage, at alt muligt — i form af f. eks. billigere jernbanefragter etc. — vil blive gjort for i jernbanernes interesse at lette importen til Archangelsk.

Fiskehandelen.

Desværre ser jeg mig dette aar ikke istand til at levere de detaljerede opgaver over fisketilførselen til Archangels marked, som konsulatets aarsberetninger hidtil har indeholdt.

Vi har ovenfor seet, at importen til Archangelsk af fisk fra Norge beløb sig til 956 500 pud til en værdi af 998 360 rubel. Alt i alt skal værdien af de tilførte fiskekvanta have beløbet sig til ca. 1 400 000 rubel. Heraf falder maaske ca. 250 000 rubel paa fiskevarer fra Murmanskysten; resten, eller ca. 150 000 rubel, falder da paa fisk fra Hvidehavet og Novaja Semlja.

Den Archangelsk tilførte fisk omsættes som bekendt for den langt overveiende del paa det saakaldte „Margaritinske“ marked (fra 1ste til 30te september), det betydeligste aarsmarked inden guvernementet.

Det har gang paa gang været fremholdt af guvernementets myndigheder, at anlægget af jernbaner og i det hele taget forbedrede kommunikationer ufeilbarlig maatte knuse dette markeds monopolisering af fiskehandelen i Nordrusland, og at man havde haabet dette, er selvsaagt. Forholdene maatte kunne udvikle sig ganske anderledes frit og stort, om ikke afsætningen af fiskeprodukterne var indskrænket til et saa kort tidsrum. Den uhyre ophoben af varer kan kun virke i høi grad trykkende paa prisnoteringerne. Denne anskuelse, at markedet maatte faa sit dødsstød med anskaffelsen af forbedrede kommunikationer, har dog endnu ikke slaaet til, og det tør vel være, i høi grad tvilsomt, om den ønskede forandring overhovedet vil indtræde i en overskuelig fremtid. Meget taler for, at det gamle forhold — markedssystemet — maa holde sig uforandret, ialfald i store træk. Bortseet fra russernes konservative hængen ved nedarvede hædvundne traditioner og deres forkjærlighed for markedssystemet — og vi ser dette bedst i den omstændighed, at markederne i Nischni—Novgorod og især i Irbit trods alt endnu den dag i dag spiller en ganske betydelig rolle i Ruslands handelsliv — kan der endnu anføres meget vægtige grunde for, at alt vil blive, som det hidtil har været.

Hovedfisket paa Murmanskysten foregaar saaledes sædvanligvis først henimod og ud i august maaned, vil altsaa først kunne blive bragt tiltorvs i september. Og det samme er jo ogsaa tilfældet med den fisk, der tilføres fra Norge. Den bliver jo kjøbt der i sommermaanederne i den saakaldte „makketid“.

Varen — jeg taler her selvfølgelig om hovedmassen af den vare, der er egnet til at hidføres — vil saaledes altid maatte hidbringes henimod september maaned. Jernbanerne vil ikke kunne forandre dette forhold. De vil med andre ord ikke kunne gjøre markedet overflødigt, tværtimod, de vil kunne, efterhaanden som forholdene udvikler sig, bidrage mægtigt til at gjøre omsætningen paa markedet mere livlig og større, end hidtil har været tilfældet. Jernbanerne vil altsaa — efter min formening — bidrage til netop det modsatte af, hvad man her havde tænkt sig.

Som følge af de forbedrede kommunikationer maa efterhaanden et stadig større og større antal opkøbere indfinde sig paa markedet, og dette maa igjen føre til en livligere omsætning med høiere priser.

For at tage et eksempel. En ikke liden del af den Archangelsk tilførte fisk, fornemmelig sei, forsendes til Wjatka guvernement. Denne vare opkøbes af fiskehandlere fra byen Weliki Ustjug (ca. 60 werst ovenfor Kotlas) og bliver af disse paa vinterføre i slæder kjørt til Wjatka. Saaledes har det været fra gammel tid af, og saaledes er det merkeligvis endnu den dag i dag tiltrods for jernbanelinjen Wjatka—Kotlas. Dette vil dog sikkerlig lidt efter lidt blive forandret derhen, at Wjatkas kjøbmænd selv vil købe varen i Archangelsk og faa sig den tilstillet ad jernbanelinjen.

Jeg anfører dette eksempel, fordi dette paa en særlig iøinefaldende maade illustrerer, efter hvilken gammeldags metode fiskehandelen her paa stedet foregaar; exemplet viser, i hvor liden grad Archangels kjøbmandsstand forstaar at tiltrække nye købere, skjønt de nye kommunikationer synes at skulle kunne gjøre dette let nok.

Der er blandt den rigere kjøbmandsstand kun liden eller rettere næsten ingensomhelst interesse for fiskehandelen. Det synes, som man fuldstændig har overseet, at enhver indvaaner af Archangels guvernement (om han er russisk undersaat) har ret til toldfri indførsel af fisk, om indførselen finder sted paa russiske skibe (finske skibe regnes i dette tilfælde ikke til den russiske flaaede).

Man faar indtrykket af, at de største med forholdene selvfølgelig nøie kjendte handelshuse endnu staar i den formening, at den toldfrie indførsel af fisk udelukkende er forbeholdt Pomorerne. At imidlertid saa ikke længer er tilfældet, vil vel forhaabentlig snart gaa op for almenheden, og da, men først da, vil fiskehandelen her kunne naa den udvikling, som den fortjener.

Guvernementets egne fiskerier.

Oplysninger om udbyttet af de murmanske kystfiskerier for 1899 og nærmest foregaaende 6 aar findes i nedenstaaende opgave:

	Antal udredere og fiskere.				Udbytte.		Værdi i rubel.
	Antal baade.	Udre- dere.	Fi- skere.	Til- sammen.	Pud fisk.	Pud tran.	
Fra Alexandrowsk (tidligere Kola's) fogderi og byen Kola	141	140	398	538	60 757	5 758	69 472
Kems fogderi . .	595	378	2 407	2 785	289 467	26 775	327 250
Onegas — . .	172	170	525	695	83 756	7 750	94 322
Tilsammen- . . .	908	688	3 330	4 018	433 980	40 283	491 044
— 1898	1 062	756	3 476	4 232	464 615	36 479	492 968
— 1897	945	716	3 314	4 030	598 923	51 104	455 018
— 1896	948	594	3 046	3 640	514 462	35 383	393 969
— 1895	963	768	3 006	3 774	799 325	39 840	516 415
— 1894	997	815	3 173	3 988	713 896	65 990	350 959
— 1893	769	676	2 408	3 084	584 626	55 220	295 755

Kvantitativt har altsaa fisket i 1899 været det uheldigste i løbet af de sidste 7 aar. Som aarsager hertil nævnes dels den omstændighed, at Hvidehavet ikke før i midten af juni maaned blev frit for is, hvorfor de fiskere, der fra Archangelsk pr. dampskib begav sig til Murmanskysten for at deltage i sommerfisket, ankom til sine respektive bestemmelsesteder en hel maaned senere end almindelig pleier at være tilfældet, dels anføres, at fisken lige til august maaned holdt sig fjernt fra kysten. Da fisken i denne maaned kom ind til kysten i større mængder, havde flertallet af fiskerne, ligesom tilfældet var forrige aar, allerede maattet forlade Murmanskysten.

Ligesom i 1898 havde imidlertid det daarlige fiske meget høje priser til følge. Der betaltes saaledes paa selve fangststedet pr. pud kveite s. rb. 2.50, for torsk s. rb. 1.25, for stenbit s. rb. 1.00, for hyse 65 kopek, for sei 45 kopek samt for lever s. rb. 1.10.

Fiskeralmuen har med disse høje prisnoteringer, tiltrods for det daarlige kvantitative udbytte, al mulig grund til at være tilfreds med den indvundne fortjeneste. Og vi ser jo ogsaa, at værdien af sidste aars fangstudbytte er hele s. rb. 63 026 mere end gennemsnitsværdien for de sidste 7 aars fiskerier.

Den praktisk-videnskabelige expedition under ledelse af professor Knipowitsch har ogsaa i løbet af 1899 fortsat sine undersøgelser langs Murmanskysten og i Nordishavet op til Bjørnøen. Expeditionen har til sin raadighed havt 1) dampskibet „Andrei Pervosvanni“ drægtigt 336 reg. tons og løbende 10 knobs hastighed. 2) skonnerten „Pomor“ drægtig ca. 51 tons, bestemt til fangst i aabent hav. Dette fartøj er af den type, der bruges i det sydvestlige Norge. 3) Dæksbaaden „Rybak“ af Søndmørstypen. 4) 2 af Dahls baade for fangst med line, forsynede med dæk og luftkasser.

Foruden udmaaling af vandets dybde, temperatur, gennemsigthed etc. har expeditionen foretaget adskillige forsøg af helt praktisk natur.

Den har saaledes foretaget adskillige forsøg med forskellige fangstredskaber, saaledes med ottertrawl, Petersens trawl o. s. v. Særlig opmærksomhed

har expeditionen viet spørgsmaalet om en forbedring af de benyttede baade. Expeditionen skal herunder være kommet til det resultat, at Dahls baadtyper er den absolut mest hensigtsmæssige, og er det expeditionens mening at give denne baad den størst mulige udbredelse langs kysten.

Nævnte expedition ser fremtiden meget optimistisk og mener, at Murmanskfiskerierne gaar en uhyre udvikling imøde.

I hvor høi grad de forventninger, man stiller sig af den praktisk-videnskabelige expeditions undersøgelser, vil gaa i opfyldelse, vil fremtiden vise. Indtil videre, og sandsynligvis endnu for en længere aarrække, gjør man vel rettest i at regne med de forhaanden værende fakta for øie. Og dette saa meget mere, som nævnte praktisk-videnskabelige undersøgelser ikke betegner det første skridt, der gjøres til ophjælp af Murmanskystens fiskerier.

De paagaaende undersøgelser er kun en fortsættelse af en lang række foranstaltninger, der i tidens løb er blevet truffet, og som allerede i længere tid har funktioneret.

Jeg har ovenfor meddelt opgave over udbyttet af Murmanskystens fiskerier for aarene 1893 til og med 1899.

Nedenfor skal jeg tillade mig at meddele opgave over disse fiskeriers udbytte i aarene 1880 til og med 1892. Man vil deraf se, at fiskerierne i en meget lang aarrække har været temmelig konstante.

I 1880	opfiskedes	346 155	pud fisk	I 1887	opfiskedes	278 069	pud fisk
- 1881	—	672 067	—	- 1888	—	368 568	—
- 1882	—	991 620	—	- 1889	—	505 157	—
- 1883	—	989 658	—	- 1890	—	486 159	—
- 1884	—	459 728	—	- 1891	—	492 660	—
- 1885	—	479 339	—	- 1892	—	710 376	—
- 1886	—	553 522	—				

Man har i den nævnte aarrække, som tilfældet altid er med fiskerier, havt særlig gunstige og særlig uheldige aar; men nogen tendens til stigning i fangstudbyttet kan ikke merkes.

Inddeler man de sidste 20 aar i perioder paa 5 aar, faar man følgende:

I femaaret	1880—1884	opfiskedes	gjennemsnitlig	691 846	pud
- —	1885—1889	—	—	436 930	—
- —	1890—1894	—	—	597 543	—
- —	1895—1899	—	—	562 241	—

Af det paa Murmanskysten opfiskede kvantum bliver i almindelighed ca. halvdelen sjøværts forsendt til havne ved Østersjøen, fornemmelig St. Petersburg. Det er saaledes kun en halvdel af de oven opregnede kvanta, der bliver tilført det margaritinske marked i Archangelsk.

I 1899 opgives 218 523 pud fisk og 1 820 pud tran at være tilført Østersjøen mod henholdsvis 217 314 og 785 pud i 1898.

Sildefiskerierne i Hvidehavet.

Hvidehavssilden synes, som gjentagende tidligere nævnt, at være en lokal sildeart. Den er ganske liden og siges at overvintre i Hvidehavets dybere dele. Fangsten foregaar hele aaret rundt, men regnes maanederne august og september for særlig gunstige, da silden i disse maaneder er meget fed. Den fedeste sild fiskes i Kandalaksbugten. Den saltes i smaadunke paa ca. 30 russiske pund, men skal saltningen lade adskilligt tilbage at ønske.

Det kvantitativt største fiske foregaar i Kems fogderi i nærheden af landsbyen Soroka. Den her opfiskede vintersild er imidlertid særdeles liden. Den er ikke gjenstand for saltning, men bliver i frossen og delvis røget tilstand pr. slæde sendt sydover.

Udbyttet af sildefiskerierne i Hvidehavet var i 1899 særdeles lidet, nemlig

	41 456	pud til værdi	67 994	rubel
mod i 1898	116 228	„ - —	82 130	—

Det rigeste sildefiske fandt i 1899 som ogsaa i tidligere aar sted i fogderiet Kem, hvor der opfiskedes 31 800 pud til værdi 50 015 rubel mod 112 573 pud til værdi 96 910 rubel i 1898.

Navagafiskerierne.

Navaga fiskes langs Hvidehavets sydvestlige kyst til Kandalaksbugten samt i floderne Dwina's, Mesen's og Petschora's munding, og foregaar det rigeste navagafiske i fogderiet Mesen. Fangsten foregaar hovedsagelig ved vintertid med krog gennem huller i isen. Fisken er meget graadig og lader sig let fange med de mest primitive redskaber. En meget stor del af denne fisk sendes i frossen tilstand til hovedstæderne og er der en meget efterspurgt vare.

Udbyttet af navagafiskerierne var i 1899, ligesom af sildefiskerierne, ikke heldigt, idet der blot opfiskedes 50 814 pud til værdi s. rb. 67 636 mod 62 406 pud, værdi s. rb. 63 330 i 1898.

Laxefiskerierne.

Det bedste laxefiske foregaar i floderne Dwina's, Onega's, Warsuga's, Mesen's og Petschora's munding.

Fangstudbyttet var i 1899 ogsaa for dette fiskes vedkommende kvantitativt ringere end i 1898, idet der blot opfiskedes 60 632 pud til værdi s. rb. 431 276 i 1899 mod 65 441 pud til værdi s. rb. 429 051 i 1898.

Det rigeste fiske foregik i fogderiet Alexandrowsk (tidligere kaldet Kola), hvor der opfiskedes 24 081 pud til værdi 147 638 rubel mod 28 160 pud til værdi 168 960 rubel i 1898.

Fisket i floder og indsjøer.

Dette fiske gav i 1899 kvantitativt et noget større udbytte end i 1898.

Der opfiskedes ialt 90 240 pud til værdi 160 675 rubel mod 86 041 pud til værdi 160 168 rubel i 1898.

Det rigeste fiske fandt sted i fogderiet Petschora, hvor der opfiskedes 47 647 pud til værdi s. rb. 76 630 mod 39 827 pud til værdi s. rb. 63 854 i 1898.

Af flod- og indsjøfiske findes i Archangels guvernement hovedsagelig følgende sorter: Sig, harr (*thymallus vexillifer*), lalse (*lota vulgaris*), gjørs og andre.

I Dwinafloden findes desuden sterlet (*acipenser ruthenus*), der paa grund af sin fine kvalitet er meget efterspurgt i hovedstæderne, hvor den kan opnaa rent fabelagtige priser.

I floden Petschora fanges desuden „nelma“ (*stenodus nelma pallas*), en meget afholdt fisk, „tschirr“ (*coregonus nasutus*), „pelea“ (*coregonus pelea*) og „omul“ (*coregonus omul*). Disse Petschorafiske udføres hovedsagelig til Perms guvernement gennem den lille by Tscherdyn, hvis driftige kjøbmænd har forstaaet at monopolisere Petschoraegnens fiskehandel.

Heri merkes dog i den senere tid efter aabningen af regulær dampskibsforbindelse mellem Archangelsk og Petschora nogen forandring, og Petschora-fisken begynder lidt efter lidt at vinde indpas her i Archangelsk.

Skjønt opgaverne over udbyttet af samtlige guvernementets fiskerier viser en stadig nedgang i fiskeriernes kvantitative udbytte, mener dog guvernøren, fra hvis publikationer disse oplysninger om distriktets fiskerier er hentede, at man kan gjøre regning paa en sterk opblomstring af fiskerierne. Mangel paa kommunikationer og som følge deraf vanskeligheden ved at faa fiskevarerne afsat har i lang tid hæmmet fiskerierne i deres udvikling. De nybyggede jernbanelinjer, telegrafanlæggene og oprettelsen af dampskibsforbindelser vil bidrage sit til at forandre forholdet, der, efter hvad guvernøren paapeger, nu er saaledes, at der aarlig fra Norge tilføres Archangels guvernement ikke ubetydelig mere, end samtlige guvernementets fiskerier beløber sig til.

Dertil mener guvernøren, at „den nu aabnede isfrie Alexandrowske handelshavn vil kunne samle alt det fiskeri, der foregaar, i den russiske del af Nordishavet og danne for Murmanskysten det handels- og industricentrum, som hidtil de nærmestliggende norske byer Vardø og Hammerfest har udgjort“.

I ganske særlig grad ser guvernøren et sikkert haab om, at fiskerierne lidt efter lidt maa blive drevet mere intensivt, i den omstændighed, at gennemsnitsprisen pr. pud fisk i de senere aar er steget ganske betydeligt; saaledes udgjorde gennemsnitsprisen pr. pud for fisk opfisket i Archangels guvernement (samtlige guvernementets fiskerier tagne underet:

I 1893 . . .	85 kopek pr. pud	I 1897 . . .	117 kopek pr. pud
- 1894 . . .	83 — — ”	- 1898 . . .	147 — — ”
- 1895 . . .	95 — — ”	- 1899 . . .	169 — — ”
- 1896 . . .	129 — — ”		

Guvernøren antager med ovennævnte forhold for øie. at der er grund til at antage, at „fiskerierne i Nordfiskhavet og Hvidehavet i en nær fremtid maa vise et stort opsving og naa samme omfang som f. eks. fiskerierne i Norge.“

Med denne udvikling for øie har guvernøren foreslaaet oprettet bl. a. 2 fiskeriinspektørposter. En saaden er ogsaa allerede oprettet.

Som en absolut nødvendig betingelse for, at fiskerigdommene skal kunne blive fuldt udnyttet, fordrer guvernøren anlæg af en jernbanelinje til Murmanskysten.

Fiskerierne paa Murmanskysten foregaar nu under saa fortvilede forhold, at denne guvernørens fordring er fuldt ud forstaaelig.

For at naa frem til Murmanskysten maa fiskeralmuen aarlig begive sig fra sine hjemsteder ved Hvidehavet gennem hele Kolahalvøen. Disse vandringer, der for største delen sker tilfods, finder almindeligvis sted i marts maaned, altsaa under fuld sne og is. Skjønt styrelsen har gjort adskilligt for at lette fiskerne denne lange og anstrengende vandring ved at lade opføre hytter for overnatning etc., vil man dog let forstaa, hvilke vanskeligheder Murmanskysten har at kjæmpe med i sammenligning med Nordnorge, der aaret rundt har uhindret forbindelse med Sydnorge, og hvor, som følge heraf, fiskerne uden nogen vanskelighed pr. dampskib eller seilende i sine egne baade kan komme til og fra fiskepladsene.

Murmanskfiskerne maa selvfølgelig lade sine baade efter endt fangst tilbage paa kysten, og ikke altid finder de vel disse igjen i samme stand, som da de forlod dem. Hele fiskebedriften bliver derfor, som den nu drives, mere eller mindre kunstig og selvfølgelig forbundet med de største, som det synes, næsten umenneskelige vanskeligheder.

Hertil kommer endnu, som tidligere paapeget, at fiskerne maa forlade Murmanskysten netop paa det tidspunkt, da det rigeste fiske kunde foregaa.

Angaaende den paakrævede jernbanelinje til Murmanskysten foreligger der allerede et projekt, gaaende ud paa at føre linjen fra St. Petersburg gennem Petrosawodsk til Kem og derfra videre langs Hvidehavets vestkyst gennem Kolahalvøen til Alexandrowsk. Strækningen St. Petersburg—Kem er allerede bleven undersøgt i 1895, og skal disse undersøgelser have faldt særdeles gunstigt ud. Linjen vil for en stor del passere gennem tætbefolkede egne, egne rige paa malm, alabast etc. Imidlertid hører man dog intet til, at denne linje har udsigt til at ville blive anlagt i en nogenlunde nær overskuelig fremtid.

Jagten paa sjødyr.

Udhyttet af jagten paa sjødyr var efter guvernørens opgave i 1899 følgende:

Fogderi.	Antal fangst- mænd.	Antal dræbte dyr.	Værdi i rubler.
Archangelsk	442	6 454	5 186
Kem	117	2 545	7 331
Alexandrowsk	901	14 882	28 511
Onega	81	916	2 357
Petschora	75	2 648	7 948
Mesen	2 791	26 899	37 553
Novaja Semlja	57	—	20 023
Tilsammen	4 464	54 344	108 909
mod i 1898	3 739	74 469	172 313
„ - 1897	4 101	59 560	137 462
samt - 1896	3 941	59 643	132 980

Som man vil se, har udbyttet i 1899, tiltrods for, at et større antal fangstmænd end tidligere har deltaget i jagten, været mindre end de nærmest foregaaende 3 aar. Som aarsag hertil paapeger guvernøren, at som følge af vedvarende vestlige vinde holdt sjødyrene sig fornemmelig til østsiden af Hvidehavet. Den Terske kyst i fogderiet Alexandrowsk, der ellers pleier at udvise et betydeligt jagtudbytte, opviste i 1899 kun et lidet antal dræbte dyr, nemlig 14 882 mod 28 511 stkr. i 1898.

I tidligere indberetninger har jeg meddelt, at den russiske styrelse uddeler rifler og patroner til fangstmændene for en minimumspris. Denne uddeling har ogsaa i løbet af 1899 været fortsat, saaledes at der nu ialt i tidsrummet fra 1894 til og med 1899 er blevet uddelt 1 789 rifler og ca. 300 000 patroner.

Der skal yderligere foreligge andragender fra fangstmænd om at erholde 150 rifler og 15 000 patroner, hvilke vil blive uddelt i løbet af 1900.

Fangstmændene erholder fra artilleristyrelsen i St. Petersburg for en pris af ialt s. rb. 10.00 1 kavaleri-Berdanrifler og 100 patroner. 1 rifle (brugt) fra Archangels garnisons magasiner kan erholdes for s. rb. 2.75. Patroner hertil erholdes for s. rb. 3.75 pr. 100 stykker.

I aarets løb er fra udlandet indkjøbt flere fangstfartøier, saaledes at nu henimod 10 fartøier siges at beskæftige sig med sælfangst ved halsen af Hvidehavet og ved Novaja Semlja. For samtlige disse fartøiers vedkommende har finansministeren tilladt toldfri indførsel.

Som man ser gjøres der fra den russiske styrelses side adskilligt for at opmuntre befolkningen til at beskæftige sig med denne industrigren, og som bekendt besøges de nordlige russiske farvand aarlig af en krydser, der har til formaal at passe paa, at intet fremmed fangstfartøj overskrider den russiske territorialgrænse.

I sin tid tillodes under visse betingelser nordmænd at drive sælfangst i russisk farvand. Denne tilladelse blev givet dels i de russiske fiskeriers inter-

esse, dels for at give russerne anledning til at lære denne jagt. Denne til-
ladelse er som bekjendt fuldstændig ophævet.

Guvernementets kommunikationer.

Jernbaner.

Den i 1895 paabegyndte jernbanelinje Wologda—Archangelsk blev færdig til trafik i 1898. Linjen har saaledes foreløbig kun funktioneret i 2 aar, — i endnu alt for kort tid til at man tør danne sig et billede af, i hvor høj grad den kan komme til at have indflydelse paa guvernementets økonomiske udvikling. Denne jernbanelinjes eksistens har imidlertid allerede formaaet at fordyre livs-
vilkaarene i Archangelsk ganske betydeligt. Dette synes jo at tyde paa, at de lokale industrigrene, jagt og fiskeri, siden guvernementet er bragt ud af sin isolerede stilling er blevet betydelig mere lønnende end hidtil har været tilfældet.

Trafikeringen af jernbanelinjen er endnu ikke meget stor. I løbet af 1899 er ca. 3 millioner pud varer blevet forsendt med jernbanen. Dette udgjør en forøgelse af 875 848 pud mod 1898.

Dampskibstrafik.

Det i 1875 oprettede statssubvenerede Archangel-Murmanske dampskibsselskab, der eier 11 større og mindre dampskibe, har i løbet af 1899 underholdt de sædvanlige linjer, deriblandt den ugentlige rute paa Vardø.

Havnearbejder.

Mudringsarbejderne paa barren og i Dwinaflodens munding har ogsaa under skibsfartssæsonen 1899 været fortsat. Imidlertid har dog fartøier gennemgaaende ikke været tilladt at passere barren med mere end 17 fods dybgaaende. Det er imidlertid at antage, at opmudringsarbejderne nu er saa langt fremskredne; at man snart maa kunne tillade et større dybgaaende. Bygningen af den i forrige aarsberetning omtalte tørdok har i løbet af 1899 skredet jævnt fremad, skjønt der har vist sig at være betydelig flere vanskeligheder dermed end oprindelig antaget.

Det Archangelsk-Murmanske dampskibsselskab er ligeledes gaaet i gang med anlæg af en dok for sine egne skibe. Efter hvad dette selskabs administrerende direktør har forsikret mig, vil ogsaa andre skibe end selskabets egne i paakommende tilfælde kunne gjøre regning paa at faa benytte denne dok.

Denne skal blive ganske stor og vil sikkerlig faa den største betydning for skibsfarten paa Archangelsk.

1899 opviste paa grund af de uheldige isforhold et betydeligt antal større og mindre havarier, og den udbedring, man her med de forhaandenværende

primitive hjælpemidler kunde foretage, blev baade dyr og i høieste grad tids-spildende. Dertil kom, at reparationerne kun kunde gjøres provisoriske.

De i 1887 paabegyndte hydrografiske arbeider i Hvidehavet er stadig blevet fortsat.

Af skandinaviske handelshuse etc. findes her i Archangelsk:

- 1) Sagbrugsfirmaet Olsen, Stampe & co. (norsk).
- 2) I. I. Lund (norsk), repræsentant for tømmerindkjøb for et norsk firma i Holland.
- 3) A. I. Andersson (svensk), skibshandler, samt
- 4) L. Høst, veritasagent (norsk).

Sundhedstilstanden har under hele skibsfartssæsonen tilladt udfærdigelse af rent sundhedspas.

I n d h o l d: Archangelsk s. 104. — San Francisco s. 97.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
No. 4. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjofart- **1901.**

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

Leith.

Aarsberetning for 1900 fra konsul I. W. Tornøe, dateret 6te april 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	4 313	27	21 205	37	25 518	5	1 827	29	12 031	34	13 858
Seilskibe	56	9 368	22	8 651	78	18 019	40	9 030	24	4 873	64	13 903
Sum	66	13 681	49	29 856	115	43 537	45	10 857	53	16 904	98	27 761
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	275	68 211	377	190 177	652	258 388	315	169 677	739	381 017	1054	550 694
Seilskibe	356	59 975	158	74 271	514	134 246	420	86 719	188	49 958	608	136 677
Sum	631	128 186	535	264 448	1166	392 634	735	256 396	927	430 975	1662	687 371
Totalsum af ladede fartøier	697	141 867	584	294 304	1281	436 171	780	267 253	980	447 879	1760	715 132
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	4	1 337	18	7 167	22	8 504	-	-	26	21 321	26	21 321
Seilskibe	4	532	9	1 607	13	2 139	-	-	28	7 381	28	7 381
Sum	8	1 869	27	8 774	35	10 643	-	-	54	28 702	54	28 702
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	125	45 830	596	349 269	721	395 099	5	2 027	317	103 964	322	105 991
Seilskibe	48	6 803	222	49 630	270	56 433	12	4 167	161	50 469	173	54 636
Sum	173	52 633	818	398 899	991	451 532	17	6 194	478	154 433	495	160 627
Totalsum af ballastede fartøier.	181	53 502	845	407 673	1026	462 175	17	6 194	532	183 135	549	189 329

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 278 648.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 437 422.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 13 norske fartøier dr. 5601 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 807 dr. 469 142 tons, til hovedstationen 21 dr. 10 209 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 438.15, ved vicekonsulsstationerne kr. 47 576.25; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 27 226.27. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 599.62, ved vicekonsulsstationerne kr. 24 819.15; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 13 009.20. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 40 235.47.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 424.35, i svenske sager kr. 95.70, i andre sager kr. 4.95.

Følgende zifre udviser omfanget af den norske skibsfart paa Skotland og tilliggende øer i 1900, sammenholdt med 1899:

	1899.		1900.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier								
med ladning	1 104	441 047	1 281	436 171	177	—	—	4 876
i ballast	880	326 799	1 026	462 175	146	135 396	—	—
Tilsammen	1 984	767 826	2 307	898 346	323	130 520	—	—
Afgaaede fartøier								
med ladning	1 556	583 677	1 759	714 928	203	131 251	—	—
i ballast	432	90 109	550	189 533	118	99 424	—	—
Tilsammen	1 988	773 786	2 309	904 461	321	230 675	—	—
Skibsfartens hele omfang	3 972	1 541 612	4 616	1 802 807	644	361 195	—	—
Bruttofragter:								
Ankomne fartøier	£ 276 946		£ 278 648		£ 1 702			
Afgaaede	—	- 289 888	- 437 422		- 147 534			
Tilsammen	£ 566 834		£ 716 070		£ 149 236			

For den svenske skibsfart viser følgende tabel for:

	1899.		1900.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier								
med ladning	411	187 722	443	202 608	32	14 886	—	—
i ballast	241	152 339	364	266 534	123	114 195	—	—
Tilsammen	652	340 061	807	469 142	155	129 081	—	—
Afgaaede fartøier								
med ladning	580	312 958	717	430 539	137	117 581	—	—
i ballast	70	26 037	96	43 599	26	17 562	—	—
Tilsammen	650	338 995	813	474 138	163	135 143	—	—
Skibsfartens hele omfang	1 302	679 056	1 620	943 280	318	264 224	—	—

Bruttofragter:

Ankomne fartøier	£	75 170	£	89 689	£	14 519
Afgaaede	—	- 128 345	-	212 375	-	84 030
Tilsammen	£	203 515	£	302 064	£	98 549

For begge landes vedkommende stiller forholdet sig saaledes:

	1899.		1900.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier								
med ladning	1 515	628 769	1 724	638 779	209	10 010	—	—
i ballast	1 121	479 118	1 390	728 709	269	249 591	—	—
Tilsammen	2 636	1 107 887	3 114	1 367 488	478	259 601	—	—
Afgaaede fartøier								
med ladning	2 136	896 635	2 476	1 145 467	340	248 832	—	—
i ballast	502	216 146	646	233 132	144	16 986	—	—
Tilsammen	2 638	1 112 781	3 122	1 378 599	484	265 818	—	—

	1899.		1900.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Skibsfartens hele omfang	5 274	2 220 668	6 236	2 746 087	962	525 419	—	—

Bruttofragter:

Ankomne fartøier	£ 352 116	£ 368 337	£ 16 221
Afgaaede	— - 418 233	- 649 797	- 231 564
Tilsammen	£ 770 349	- 1 018 134	- 247 785

Den norske skibsfart tiltog med 323 fartøier drægtige 130 520 tons, hvilken forøgelse hovedsagelig falder paa:

Boness	med ca. 23 000 tons	Grangemouth	med ca. 23 000 tons
Burntisland . .	" - 20 000 "	Methil	" - 60 000 "

medens nedgang fandt sted ved:

Aberdeen	med ca. 9 000 tons	Dysart	med ca. 4 000 tons
Ayr	" - 2 000 "	Greenock	" - 5 000 "
Dundee	" - 2 000 "		

Den svenske skibsfart tiltog med 155 fartøier drægtige 129 081 reg.-tons.

Den væsentligste forøgelse falder, hvad tonnagen angaar, paa:

Boness	med ca. 22 000 tons	Glasgow	med ca. 14 000 tons
Burntisland . .	" - 38 000 "	Methil	" - 46 000 "

medens nedgang fandt sted ved:

Aberdeen	med ca. 2 800 tons	Grangemouth . .	med ca. 5 300 tons
Fraserburgh . .	" - 1 000 "		

I de sidste fem aar ankom til distriktet:

Norske skibe.				Svenske skibe.			
Aar.	Antal.	Tons.		Aar.	Antal.	Tons.	
1896	1 864	630 120		1896	600	248 282	
1897	2 052	707 788		1897	558	256 541	
1898	2 064	754 540		1898	600	297 403	
1899	2 002	782 728		1899	652	340 061	
1900	2 207	898 346		1900	807	469 142	

Bruttofragterne tiltog med £ 247 785, og udgjorde totalbeløbene i de fem sidste aar:

Norske skibe.		Svenske skibe.	
1896	£ 485 364	1896	£ 133 051
1897	- 520 763	1897	- 147 780
1898	- 560 702	1898	- 171 106
1899	- 566 834	1899	- 203 515
1900	- 716 070	1900	- 302 064

foruden maanedsfrafter, for norske skibe £ 58 227, for svenske skibe £ 7 940 under anløb af distriktets havne i aarets løb.

De forenede rigers skibsfart var fordelt paa distriktets havne i 1900 saaledes:

	Norske.				Svenske.			
			Deraf dampskibe.				Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Leith . .	150	54 180	59	34 022	21	10 209	6	4 696
Aberdeen .	67	24 635	54	18 762	8	3 264	6	2 661
Alloa . .	185	38 943	62	19 439	68	21 304	26	11 538
Arbroath .	1	334	1	334	1	174	1	174
Ardrossan .	39	37 931	26	27 732	3	2 982	2	2 541
Ayr . .	22	12 890	7	4 863	4	3 067	2	1 768
Boness . .	307	92 218	122	54 080	118	43 620	47	25 227
Burntisland	193	81 212	151	71 505	161	112 816	120	102 313
Charlestown	42	5 708	8	1 866	15	2 235	1	110
Dundee .	27	11 471	17	7 116	6	3 035	4	2 541
Dysart .	84	8 995	4	663	1	169	—	—
Fraserburgh	53	13 360	50	12 833	4	1 017	4	1 017
Glasgow .	151	89 598	135	79 769	57	51 127	55	49 939
Grangemouth	416	189 135	316	160 508	95	48 855	69	40 364
Granton .	68	22 991	33	15 511	69	61 562	66	60 111
Greenock .	23	22 724	5	6 798	1	845	—	—
Kirkwall .	6	1 267	—	—	2	344	1	197
Lerwick .	52	11 385	50	11 194	24	6 349	24	6 349
Macduff .	2	262	1	137	—	—	—	—
Methil . .	266	132 234	208	119 860	132	92 168	85	80 236
Montrose .	10	4 308	6	2 334	2	513	1	339
Peterhead .	43	9 360	41	9 228	9	2 068	6	1 655
St. David's	18	2 665	4	931	1	164	—	—
Stornoway	28	6 326	27	6 074	2	408	2	408
Troon . .	21	16 122	18	14 671	1	359	1	359
Wick . .	33	8 092	27	7 279	2	488	2	488
Tilsammen	2 307	898 346	1 432	667 509	807	469 142	531	396 031

De af svenske og norske skibe i 1900 erlagte konsulatafgifter udgjorde:

	Norske.	Svenske.	Tilsammen.
Leith . . .	£ 191. 0. 2	£ 33. 6. 3	£ 224. 6. 5
Aberdeen . .	" 72. 1. 10	" 10. 16. 5	" 82. 18. 3
Alloa . . .	" 129. 10. 11	" 73. 15. 5	" 203. 6. 4
Arbroath . .	" 1. 3. 4	" 0. 6. 1	" 1. 9. 5
Ardrossan . .	" 131. 5. 3	" 10. 8. 6	" 141. 13. 9
Ayr . . .	" 45. 1. 5	" 10. 14. 5	" 55. 15. 10
Boness . . .	" 380. 10. 11	" 143. 0. 2	" 451. 11. 1
Burntisland . .	" 286. 5. 9	" 388. 14. 3	" 675. 0. 0
Charlestown . .	" 19. 12. 0	" 8. 16. 3	" 28. 8. 3
Dundee . . .	" 37. 6. 4	" 7. 19. 4	" 45. 5. 8
Dysart . . .	" 31. 9. 4	" 0. 11. 10	" 32. 1. 2
Fraserburgh . .	" 39. 5. 0	" 3. 11. 2	" 42. 16. 2
Glasgow . . .	" 300. 12. 8	" 134. 8. 4	" 435. 1. 0
Grangemouth . .	" 538. 10. 6	" 141. 7. 1	" 679. 17. 7
Granton . . .	" 80. 1. 3	" 86. 14. 5	" 166. 15. 8
Greenock . . .	" 79. 9. 2	" 0. 0. 0	" 79. 9. 2
Kirkwall . . .	" 4. 8. 6	" 1. 4. 0	" 5. 12. 6
Lerwick . . .	" 37. 10. 5	" 22. 4. 0	" 59. 14. 5
Macduff . . .	" 0. 18. 4	" 0. 0. 0	" 0. 18. 4
Methil . . .	" 364. 13. 3	" 320. 5. 6	" 684. 18. 9
Montrose . . .	" 14. 12. 6	" 1. 15. 10	" 16. 8. 4
Peterhead . . .	" 28. 8. 5	" 7. 4. 8	" 35. 13. 1
St. David's . .	" 9. 6. 6	" 0. 11. 6	" 9. 18. 0
Stornoway . . .	" 22. 2. 2	" 1. 8. 6	" 23. 10. 8
Troon . . .	" 34. 1. 8	" 1. 5. 1	" 35. 6. 9
Wick . . .	" 26. 15. 1	" 1. 14. 1	" 28. 9. 2
Tilsammen	£ 2 834. 2. 8	£ 1 412. 3. 1	£ 4 246. 5. 9
Heraf tilfalder konsulskassen	£ 1 512. 11. 5	£ 722. 14. 8	£ 2 235. 6. 1
mod i 1899	" 1 308. 9. 7 ¹ / ₂	" 488. 1. 5 ¹ / ₂	" 1 796. 11. 1
" - 1898	" 1 274. 17. 2 ¹ / ₂	" 473. 15. 11	" 1 748. 13. 1 ¹ / ₂

Opgave over det samlede beløb af de inden Leiths konsulatdistrikt
i 1900 oppebaarne afgifter,

Konsulatafgifter:			
	Ved hovedstationen.	Ved vicekonsulatsstationerne.	Ialt tilfaldt konsulskassen.
		Afgifternes beløb.	Heraf tilfaldt konsulskassen.
Af norske skibe	£ 191. 0. 2	2 643. 2. 6	1 321. 11. 3
" svenske —	" 33. 6. 3	1 378. 16. 10	689. 8. 5
	£ 224. 6. 5	4 021. 19. 4	2 010. 19. 8
mod i 1899	£ 216. 12. 2	3 159. 17. 10	1 579. 18. 11
" - 1898	" 235. 9. 6	3 026. 7. 3	1 513. 3. 7 ¹ / ₂
			1 748. 13. 1 ¹ / ₂

Expeditionsafgifter:

	Ved hovedstationen.	Heraf tilfaldt konsulskassen.
For norske expeditioner	£ 23. 11. 6	£ 18. 17. 3
„ svenske —	„ 5. 6. 4	„ 4. 4. 11
„ fælles —	„ 0. 5. 6	„ 0. 4. 5
	Ialt £ 29. 3. 4	£ 23. 6. 7
mod i 1899 „ 22. 0. 4		„ 17. 12. 5
„ - 1898 „ 39. 8. 11		„ 31. 11. 1

Til den norske sømandskirke i Leith indkom som frivillige gaver fra norske skibsførere i 1900 £ 5. 8. 10, 1899 £ 8. 7. 3, 1898 £ 10. 5. 1.

Til Ulricæ Eleonoræ kirke i London opkrævedes af svenske fartøier i 1900 £ 82. 18. 3, 1899 £ 59. 5. 4, 1898 £ 76. 1. 7.

Af sømandsanvisninger hjemsendtes i 1900 én til det kongelige departement for det indre, stor £ 6. 0. 0.

Antallet af skibbrudne, syge og nødlidende sømænd og andre personer, der modtog understøttelse af konsulatet, udgjorde:

Norske:	Svenske:	Udlændinge:	Tilsammen:
172	34	16	222
Af norske sømænd	paamønstredes		330
- „ —	afmønstredes		549
- svenske —	paamønstredes		148
- „ —	afmønstredes		146

Fra norske fartøier rømte 53 sømænd, fra svenske fartøier 16.

Antallet af expeditioner, afsendte fra konsulatet, udgjorde:

Til udenrigsdepartementet	47
„ departementet for det indre	238
„ kommers-kollegium	87
„ vicekonsulerne, andre myndigheder og private personer	1 712
	Tilsammen 2 084
mod i 1899	1 944
„ - 1898	2 024

Følgende fartøier blev paa grund af overlastning standsede af Board of Trade i 1900: Dampskibet „Raylton Dixon“ af Haugesund, skipper John Larsen, den 16de januar, dampskibet „Jøkul“ af Haugesund, skipper Henriksen, den 3die april, dampskibet „Scotland“ af Kristiania, skipper Stephensen, den 10de mai, dampskibet „Polstjernen“ af Sundsvall, skipper E. Widmark, den 23de mai og dampskibet „Rosa“ af Sölvesborg den 4de juni, samtlige efter at have indtaget kulladninger, dampskibet „Scotland“ i Grangemouth, de øvrige i Methil.

Inden distriktet indkjøbtes:

For norsk regning: 5 dampskibe og 4 seilskibe dr. 6 725 reg.-tons for £ 77.015.

For svensk regning: 1 dampskib dr. 1 000.86 reg.-tons. for £ 12 500.

Følgende specificerede opgave over de indkjøbte skibe hidsættes:

				Pris.
Norsk dampskib	„Garonne“	dr. 670 reg.-tons	£ 19 000	
„ —	„Concordia“	„ 470 —	„ 2 778	
„ —	„Kalfond“	„ 782 —	„ 20 500	
„ —	„Norfolk“	„ 1 157 —	„ 8 000	
„ —	„Glitra“	„ 1 413 —	„ 21 500	
„ skonnert	„Eliezer“	„ 143 —	„ 500	
„ bark	„Birgit“	„ 1 123 —	„ 3 500	
„ skonnert	„Georg“	„ 66 —	„ 125	
„ bark	„Ada“	„ 901 —	„ 1 112	
Svensk dampskib	„Anton“	„ 1 001 —	„ 12 500	
Tilsammen dr. 7 726 reg.-tons				£ 89 515

Til udlandet solgtes bark „Asia“ af Kristiania for £ 3 760.

Følgende tabeller viser vareomsætningen mellem Norge og Skotland for aarene 1899 og 1900:

Import fra Norge:

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi. £	Mængde.	Værdi. £
Trævirke hugget . . .	loads	83 232	90 650	loads 93 727	111 200
— saget . . .	„	57 484	101 727	„ 55 993	108 768
— stav . . .	„	14 483	40 228	„ 13 699	41 918
— rammer m. m . . .	„	—	69	„ —	3 117
Korn, byg	cwt.	30	10	cwt. —	—
Erter	„	10	5	„ —	—
Jern, malm	tons	23	69	„ —	—
— gammelt	„	65	137	tons 36	75
— forarbejdet	„	—	9 173	„ —	6 727
Is	„	38 563	27 181	„ 25 770	18 317

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
			£		£
Sten	tons	8 160	12 995	tons	6 035
Olje og tran	tuns	4 179	66 276	tuns	1 156
Smør	cwt.	10	50	cwt.	679
Margarin	"	4 441	11 373	"	4 751
Kondenseret melk . .	"	2 246	4 132	"	2 532
Papir	"	129 391	128 476	"	169 063
Pap	"	5 944	2 676	"	1 564
Træmasse	"	27 530	111 282	"	30 803
Andre materialier for papirtilvirkning . .	"	4	45	"	169
					1 454

Af landboprodukter indførtes fra alle lande til Skotland:

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
			£		£
Smør	cwt.	335 815	1 764 159	cwt.	333 810
Margarin	"	153 613	396 015	"	160 286
Ost	"	177 684	404 419	"	237 564
Æg	st. hundr.	2 168 252	747 708	st. hundr.	2 333 195
Heste	antal	2 697	65 696	antal	2 436
Hornkvæg	"	44 961	758 403	"	54 130
Faar og lam	"	22 526	34 547	"	17 974
Moss litter	tons	21 542	22 953	tons	23 474
					25 072

Export til Norge:

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
			£		£
Brød, kjeks	cwt.	168	467	cwt.	198
Mursten	"	222 000	480	"	332 000
Kautschuk	"	—	4 774	"	—
Velocipeder	"	—	12	"	—
Vogne	"	—	1 577	"	—
Øl	"	—	—	"	—
Skosvæarte	"	—	—	"	—
Kemikalier	"	—	401	"	—
Lere	"	124	120	"	94
Kul	"	401 496	198 968	"	515 648
Kulprodukter	"	—	10 497	"	—
Kobber	"	17	83	"	—
Tougværk	"	3 306	5 957	"	2 152
Korn	"	—	535	"	—
Bomuldstøier	"	—	29 444	"	—
Farvestoffe	"	—	905	"	—
Porcelæn	"	—	1 463	"	—
Elektriske apparater .	"	—	—	"	—
					12

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi. £	Mængde.	Værdi. £
Fisk	cwt.	—	—	cwt.	11 135
Møbler	"	—	269	"	173
Glas	"	—	56	"	55
Talg, fedt	"	368	214	" 393	388
Kortevarer	"	—	535	"	492
Knive m. m.	"	—	16	" 30	104
Hatte	"	—	68	"	53
Landbrugsredskaber	"	—	120	"	426
Videnskabelige in- strumenter	"	—	123	"	209
Valset og uvalset jern og staal	tons	14 908	111 454	tons 12 936	110 755
Jutegarn	yards	260 600	2 652	yards 118 200	1 875
Jutetøier	"	3 282 500	18 945	" 2 298 600	16 044
Læder	"	—	260	"	132
Lingarn	"	130 500	3 416	" 75 000	2 204
Lintøier	"	626 700	22 300	" 538 400	22 341
Maskinerier	"	—	35 780	"	32 862
Gjødningsstoffer	"	—	4 449	"	91
Mediciner	"	—	291	"	256
Matter	cwt.	—	—	"	11
Kjød og flesk	"	5	10	"	—
Metalvarer	"	—	—	"	25
Musikinstrumenter	"	—	21	"	—
Frø	"	157	243	" 209	262
Oljedug	yards	68 200	5 644	yards 52 500	5 148
Malervarer	"	—	730	"	920
Papir	cwt.	1 199	1 384	cwt. 1 656	1 719
Poteter	"	12 600	1 196	"	—
Pletvarer	"	—	80	"	—
Kobberstik	"	—	51	"	13
Provisions	"	—	246	"	118
Staal- og jernskibe	tonnage	659	10 500	tonnage 2 280	40 300
Whisky	"	57 763	19 695	" 72 527	25 281
Sukker	"	40 062	25 657	" 39 335	25 650
Sirup	cwt.	32 216	13 882	cwt. 29 514	13 393
Uvalset tin	"	—	—	" 6	35
Fiskeredskaber	"	—	—	"	70
Stivelse	"	—	—	" 80	58
Tobak	"	310	48	" 265	25
Trævarer	"	—	151	"	143
Uldgarn	"	62 700	4 377	" 74 300	5 192
Uldtøier	"	—	7 866	"	6 393
Zinkvarer	"	—	66	"	—
Husdyr	"	2	10	"	—
Klæder	"	—	10 019	"	11 886
Vaaben	"	—	270	"	—
Tomsekke	"	3 665	996	" 5 520	1 306
Messing	"	—	—	"	13

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi. £	Mængde.	Værdi. £
Andre uforarbejdede					
artikler	cwt.	—	1 064	cwt.	—
Andre forarbejdede					
artikler	"	—	2 057	"	—
Tilsammen			566 553		748 931

Opgave over udførselen af udenlandske og kolonialvarer fra Skotland til Norge:

		1899.		1900.	
		Mængde.	Værdi. £	Mængde.	Værdi. £
Kautschuk	cwt.	58	908	cwt.	—
Kork	tons	1	35	tons	3
Korn, mais	cwt.	—	—	cwt.	21
Hvede	"	1 783	936	"	—
Bomuld	"	7 050	188	"	5 300
Drogeri	"	—	27	"	—
Fisk	"	285	375	"	220
Frugt	"	—	—	"	14
Jute	"	89	1 092	"	—
" arbejdet . . .	"	—	—	"	—
Læder	"	—	227	"	—
Musikinstrumenter	"	—	15	"	—
Jern	"	—	460	"	—
Olje, tran	tønder	38	535	tønder	—
Spermacet	"	—	90	"	—
Petroleum	gallons	2	12	gallons	—
Sten	tons	—	—	tons	2
Hvalben	cwt.	—	—	cwt.	138
Ved	"	—	12	"	—
Træarbejder . . .	"	—	—	"	—
Kaffe	"	1	4	"	2
Spiritus	gallons	38	14	gallons	93
The	"	668	52	"	1 942
Vin	"	18	—	"	—
Tilsammen			4 990		5 956

Trælast.

Det antoges i almindelighed ved slutningen af 1899, at der vilde blive en betydelig nedgang i spekulationsbygning i løbet af 1900, og denne formod-

ning viste sig fuldstændig at holde stik. Tidlig i januar indtraf en fællit af et større trælastfirma i Edinburgh — passiva henved £ 100 000, der efterfulgtes af flere andre og forårsagede nedgang i den lokale bygningsindustri. Der er ikke tvil om, at den høje rente for pengelaan delvis forårsagede den beklagelige krise, og den uheldige virkning paa trælastmarkedet viste sig ikke saa meget ved nedgang i værdi som ved indskrænket forbrug. Da beholdningerne imidlertid ved aarets begyndelse ikke var store, og importørerne i forventning om flauere tider undlod at gjøre nye kontrakter i større udstrækning, steg værdien paa de gamle beholdninger, og sælgere kunde indtage en fast holdning ligeoverfor kjøbere med hensyn til priser. Paa grund af den forøgede værdi af beholdningerne følte importørerne ikke nedgangen i forretningerne saa meget i den første del af aaret, da, omend salgene indskrænkedes, profitten var desto større. Ved ankomsten af de nye trælastladninger forandrede imidlertid situationen sig betydeligt og nødvendiggjorde en udjævning af priser, hvorved fortjenesten for importørerne blev liden. Foruden højere indkjøbspriser f. o. b. havde kjøbmændene at betale stadig højere fragter og stigende assurancesatser, medens forbrug og efterspørgsel aftog og konkurrencen for at faa sælge blev større. Den lokale bygningsindustri lammedes yderligere ved en strike af Edinburghs og Leiths murere, hvorved bygningsarbeidet for en tid af 16 uger ganske stod stille. Hovedtrækkene i aarets trælasthandel i distriktet er højere indkjøbspriser og omkostninger samt mindre konsumtion. Paa grund af de dyre indkjøb og formindskelse af importen er værdierne ligevægt blevet opretholdt, men fortjenesten til importørerne er mindre, og efterat alle udgifter er betalt, vil realisationen af de beholdninger, der blev indlagt i 1900, vise sig meget mindre favorabel end foregaaende aars.

Der blev fra Stillehavskysten i aarets løb indført flere ladninger af redwood, idet prisen for Petersburg 1ste redwood 3×11" planker kvoteredes til £ 18. 15. 0 f. o. b., en pris saa høj, at det tiltrods for en fragt af £ 7 0. 0 pr. std. lønnede sig at indføre varen fra Stillehavskysten. Dimensionerne, der udfordres, bliver det ogsaa vanskeligere at opnaa fra St. Petersburg.

Hvad priserne angaar, stillede disse sig i slutningen af aaret 1900 saaledes, sammenholdt med 1899:

S v e n s k e.		1900.		1899.	
Mixed yellow deals	£ 18. 10. 0	til	£ 21. 0. 0	£ 16. 0. 0	til £ 18. 0. 0
3die	— —	"	14. 10. 0 - "	16. 10. 0	" 14. 0. 0 - " 16. 0. 0
4de	— —	"	12. 10. 0 - "	14. 0. 0	" 12. 0. 0 - " 13. 0. 0
5te	— —	"	11. 10. 0 - "	13. 0. 0	" 11. 0. 0 - " 12. 0. 0
Battens henholdsvis	30 sh., 20 sh., 10 sh.,	mindre.			

N o r s k e.		1900.		1899.	
2den yellow battens	£ 6. 10. 0	til	£ 8. 0. 0	£ 8. 0. 0	til £ 8. 10. 0
3die	— —	"	6. 0. 0 - "	7. 10. 0	" 7. 15. 0 - " 8. 0. 0
4de	— —	"	6. 0. 0 - "	7. 0. 0	" 7. 10. 0 - " 7. 15. 0

K u l.

Fra Skotland exporteredes i 1900 til:

Belgien 141 993 tons, Danmark 884 343 tons, Frankrige 804 057 tons,

Tyskland 1 876 203 tons, Holland 440 920 tons, Italien 495 179 tons, Norge 512 262 tons, Rusland 709 414 tons, Spanien 195 722 tons, Sverige 784 228 tons, andre lande i Europa 112 646 tons, tilsammen . . . 6 956 967 tons
 Lande udenfor Europa 419 975 „

Total export 7 376 942 tons

Havne i Storbritannien 3 516 817 „

Tilsammen 10 893 759 tons

mod i aaret 1899 8 950 669 „

Forøgelsen i aaret 1900 1 943 090 tons

Forøgelsen fordeler sig saaledes:

Paa udlandet 1 603 969 tons
 „ Storbritannien 339 121 „

1 943 090 tons

De ved aarets begyndelse herskende høie priser steg yderligere paa grund af politiske begivenheder indtil oktober maaned, da en nedgang fandt sted. Virksomhederne i industricenterne gik langsomt tilbage, da nye ordres ikke kunde opnaaes til lønnende priser. For kulexportens vedkommende er der siden oktober stadig nedgang, idet udenlandske kjøbere lader til at have bestemt sig til ikke at kontrahere, i særdeleshed fordi mange af dem sidder inde med store beholdninger til høie priser og venter paa afsætning af samme.

Spørgsmaalet om utilstrækkelig dokaccomodation i de skotske kulhavne har været meget paa bane i det forløbne aar. Forbedringer er visselig blevet gjort i Leithsfjorden, men meget staar endnu tilbage for at tilveiebringe en ordning, der svarer til den stigende trafik.

I Leiths dokker hersker det engelske system at laste baade efter tur, som de anmeldes, men uden de engelske regler for collierygaranti, og i havnene i Leithsfjorden antager enkelte kuleiere alle de ordres, der indløber, uden ringeste hensyn til om de er istand til at laste vedkommende fartøier inden en rimelig tid eller ei. Resultatet er da blevet, at mange dampskibe i ugevis er blevet opholdt paa liggedagspenge, at endel krangel har været følgen, og at redere ikke vil slutte fragter for lastning i Leithsfjorden uden til meget høiere satser end de fra Tyneffjorden gjældende, og selv til disse urimelige rater resikeres ofte liggedagspenge.

I s.

Indførselen fra Norge til Skotland beløb sig i 1900 omtrent til:

Til Leith	4 000 tons
„ Aberdeen	— „
„ Dundee	716 „
„ Glasgow	15 815 „
„ Montrose	440 „
„ Peterhead	464 „

Tilsammen 21 435 tons

Der angives at være tilvirket af kunstig is i 1900:

I Leith	ca. 8 000 tons
- Aberdeen	35 000 "
- Glasgow	17 800 "

Tilsammen ca. 60 800 tons

mod 36 000 tons i 1899.

Paa grund af oprettelsen af nye fabriker for tilvirkning af kunstig is, fornemlig i Aberdeen, Leith og Glasgow, er importen fra Norge betydelig aftaget. Medens der saaledes i 1899 endnu indførtes til Aberdeen 7 659 tons, erstattedes dette forbrug ganske af kunstig is i aaret 1900.

Indførselen til Leith af naturlig is var ca. 3 000 tons mindre end i aaret 1899, til Dundee ca. 1 000 tons mindre. Glasgows indførsel af 15 815 tons mod 16 690 tons i aaret 1899 viser derimod ingen betydelig nedgang, trods at dersteds i aaret 1900 tilvirkedes ca. 6 300 tons mere kunstig is end i aaret 1899.

Fr ag t m a r k e d e t .

Dampskibsfragterne for kul stillede sig ved aarets begyndelse fra Leithsfjorden omtrent saaledes i aaret 1900, sammenholdt med 1899:

	1900.	1899.
Til 14 danske havne	7 sh. 0 d—7 sh. 9 d	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d
„ østersøiske havne	7 sh. 0 d—7 sh. 6 d	6 sh. 3 d—6 sh. 6 d
„ Genua	9 sh. 6 d	9 sh. 3 d—9 sh. 6 d

Ved marts maanedes begyndelse sluttedes:

Til Aarhus (for 1 500— 2 000 tons baade)	5 sh. 9 d	4 sh. 9 d
„ Fredrikshavn	7 sh. 3 d	5 sh. 0 d
„ Kjøbenhavn	6 sh. 0 d	5 sh. 0 d
„ Horsens, Veile, Kolding	7 sh. 3 d—7 sh. 6 d	5 sh. 6 d—5 sh. 9 d
„ 14 danske havne	8 sh. 0 d	6 sh. 0 d
„ Kiel, Flensburg, Wis- mar	7 sh. 9 d—8 sh. 0 d	5 sh. 3 d—5 sh. 6 d
„ Neufahrwasser	6 sh. 9 d—7 sh. 0 d	5 sh. 0 d—5 sh. 3 d
„ Helsingborg	5 sh. 7½ d—6 sh. 0 d	5 sh. 6 d
„ Kristiania, Drammen	7 sh. 0 d	5 sh. 6 d—6 sh. 0 d
„ Genua	9 sh. 6 d	8 sh. 9 d—9 sh. 0 d

Ved begyndelsen af mai, da østersøfragterne kom igang, sluttedes:

Til Aalborg	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d	5 sh. 3 d
„ Kjøbenhavn	6 sh. 3 d—6 sh. 6 d	5 sh. 6 d
„ Kiel, Flensburg, Wis- mar	6 sh. 6 d	5 sh. 6 d—5 sh. 9 d

		1900.	1899.
Til	Neufahrwasser . . .	5 sh. 9 d—6 sh. 0 d	5 sh. 3 d
"	Pillau	6 sh. 6 d—6 sh. 9 d	5 sh. 6 d
"	Königsberg	8 sh. 0 d	7 sh. 0 d
"	Libau	7 sh. 6 d	5 sh. 6 d
"	Kronstadt	7 sh. 3 d	5 sh. 9 d
"	Gefle	6 sh. 0 d—6 sh. 3 d	5 sh. 9 d
"	Malmö, Helsingborg .	6 sh. 3 d	5 sh. 3 d—5 sh. 6 d
"	det nordlige Norge .	6 sh. 3 d	5 sh. 0 d
"	Genua	10 sh. 0 d—10 sh. 6 d	7 sh. 6 d—8 sh. 0 d
"	Alexandria	12 sh. 0 d	8 sh. 0 d

Ved midten af september noteredes fragterne saaledes:

Til	Aarhus	6 sh. 6 d—6 sh. 9 d	6 sh. 3 d
"	Aalborg	8 sh. 0 d—8 sh. 6 d	6 sh. 6 d
"	Fredrikshavn	7 sh. 6 d—8 sh. 0 d	6 sh. 0 d—6 sh. 3 d
"	14 danske havne . . .	8 sh. 6 d—8 sh. 9 d	7 sh. 3 d
"	Kiel, Flensburg, Wis-		
	mar	8 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d—9 sh. 0 d	6 sh. 9 d—7 sh. 0 d
"	Pillau	9 sh. 3 d—9 sh. 6 d	6 sh. 9 d
"	Königsberg	11 sh. 0 d	8 sh. 3 d
"	Kronstadt	6 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d—7 sh. 0 d	7 sh. 3 d
"	Stockholm	8 sh. 0 d	7 sh. 3 d
"	Helsingborg	7 sh. 3 d	6 sh. 9 d
"	Bodø	7 sh. 0 d—7 sh. 6 d	6 sh. 0 d—6 sh. 9 d
"	Genua	11 sh. 0 d	8 sh. 6 d—9 sh. 0 d

Ved slutningen af aaret opnaaedes (november—december):

Til	Fredrikshavn	6 sh. 6 d—6 sh. 9 d	6 sh. 3 d
"	Aarhus	5 sh. 6 d—5 sh. 9 d	5 sh. 9 d
"	Kjøbenhavn	6 sh. 0 d—6 sh. 3 d	5 sh. 9 d
"	Horsen, Veile	7 sh. 0 d—7 sh. 3 d	7 sh. 0 d—7 sh. 6 d
"	14 danske havne . . .	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d	7 sh. 9 d
"	Kiel, Wismar	6 sh. 3 d—5 sh. 0 d	6 sh. 6 d—6 sh. 9 d
"	Neufahrwasser	5 sh. 0 d—5 sh. 3 d	6 sh. 3 d
"	Riga	6 sh. 6 d	6 sh. 6 d
"	Malmö, Helsingborg .	6 sh. 9 d	6 sh. 0 d

Trælastfragterne stillede sig for dampskibe ved aarets begyndelse omtrent saaledes:

Fra	Archangel til Grange-		
	mouth . . . pr. std.	40 sh. 0 d	40 sh. 0 d
"	Onega til Grangemouth .	45 sh. 0 d	38 sh. 0 d—40 sh. 0 d
"	Hernösand til Leith . .	25 sh. 0 d—26 sh. 0 d	22 sh. 6 d
"	Söderhamn til Grange-		
	mouth	25 sh. 0 d	22 sh. 6 d
"	Kronstadt til Grange-		
	mouth	22 sh. 6 d	21 sh. 0 d—21 sh. 6 d
"	Räfsö til Dundee . . .	26 sh. 0 d—27 sh. 0 d	24 sh. 6 d
"	Hernösand til Inverness	27 sh. 6 d	25 sh. 0 d—25 sh. 6 d

Ved begyndelsen af april sluttedes:

	1900.	1899.
Fra Hernösand til Grangemouth	26 sh. 0 d	24 sh. 0 d
„ Kronstadt til do.	24 sh. 0 d	22 sh. 0 d—22 sh. 6 d
„ Söderhamn til Inverness	32 sh. 6 d	27 sh. 6 d

Ved slutningen af juli stod fragterne saaledes:

Fra Räfsö til Grangemouth	30 sh. 0 d—32 sh. 6 d	27 sh. 6 d
„ Sundsvall til do.	30 sh. 0 d	26 sh. 6 d—27 sh. 0 d
„ Kronstadt til Aberdeen .	26 sh. 0 d	25 sh. 0 d
„ Hernösand til Dundee .	32 sh. 6 d	31 sh. 0 d
„ do. og Örnskjöldsvik til Boness	31 sh. 0 d—32 sh. 0 d	30 sh. 0 d

Ved udgangen af oktober var satserne:

Fra Kronstadt til Grangemouth	27 sh. 6 d—30 sh. 0 d	25 sh. 0 d—26 sh. 0 d
„ Sundsvall til do.	37 sh. 6 d—38 sh. 6 d	30 sh. 0 d
„ Kronstadt til Dundee .	32 sh. 0 d	30 sh. 0 d

Seilskibsfragterne for kul fra Leithsfjorden stillede sig saaledes:
Ved begyndelsen af aaret:

Til Holmestrand	per keel £ 7. 10. 0	£ 6. 15. 0
„ Kristiania, Tønsberg	„ 7. 0. 0	„ 6. 5. 0
„ Kragerø	„ 6. 0. 0	„ 5. 10. 0
„ Kristiansand	„ 6. 0. 0	„ 5. 10. 0
„ Göteborg	„ 6. 0. 0	„ 5. 10. 0

I april og mai sluttedes:

Til Trelleborg	£ 7. 5. 0	£ 6. 0. 0
„ Gräsö	„ 7. 10. 0	„ 6. 0. 0
„ Hernösand	„ 7. 0. 0	„ 5. 5. 0
„ Grenaa	„ 7. 10. 0	„ 6. 0. 0
„ Hudiksvall	„ 7. 10. 0	„ 6. 3. 0
„ Helsingborg	„ 7. 2. 6	„ 6. 0. 0
„ Göteborg	„ 6. 0. 0	„ 5. 0. 0
„ Örnskjöldsvik	„ 7. 0. 0	„ 5. 10. 0
„ Fredrikstad	„ 6. 0. 0	„ 5. 5. 0
„ Kristiansand	„ 6. 0. 0	„ 5. 0. 0
„ Hammerfest	„ 6. 10. 0	„ 6. 10. 0
„ Königsberg	„ 9. 5. 0	„ 8. 0. 0
„ Helsingfors	„ 7. 10. 0	„ 6. 5. 0

I juni maaned noteredes:

Til Königsberg	£ 10. 0. 0	£ 8. 10. 0
--------------------------	------------	------------

	1900.	1899.
Til Trelleborg . . . per keel	£ 7. 10. 0	£ 6. 10. 0
„ Drammen	„ 6. 5. 0	„ 6. 0. 0

I august sluttedes:

Til Helsingfors	£ 7. 10. 0	£ 7. 0. 0
„ Åhus	£ 7. 10. 0 à 8. 0. 0	„ 7. 0. 0
„ Hernösand	£ 7. 10. 0	„ 6. 0. 0 à £ 6. 5. 0
„ Helsingborg	„ 8. 0. 0	„ 7. 0. 0
„ Fredrikstad	„ 6. 5. 0	„ 5. 10. 0
„ Tønsberg	„ 8. 10. 0	„ 6. 0. 0
„ Mandal	„ 7. 0. 0	„ 6. 0. 0
„ Cappeln . . . £ 8. 0. 0 à „	9. 0. 0	„ 7. 15. 0

Ved slutningen af aaret stod fragterne saaledes:

Til Halmstad	£ 7. 10. 0	£ 6. 5. 0
„ Moss	„ 6. 5. 0	„ 6. 2. 6
„ Holbæk, Cappeln	„ 11. 0. 0	„ 8. 10. 0
„ Demerara . . . £ 13. 0. 0	„ 13. 6. 0	„ 12. 6. 0
„ Cape Town	„ 27. 0. 0	„ 16. 0. 0

Trælastfragterne stillede sig for seilskibe paa vaaren saaledes:

	1900.	1899.
Söderhamn til Leith pr. std.	£ 27. 0. 0	£ 24. 0. 0
Hernösand - — —	„ 27. 0. 0	„ 24. 6. 0
Sundsvall til Grange- mouth —	„ 25. 0. 0—26. 0. 0	„ 24. 0. 0
Hernösand og Sunds- vall til Methil . . . —	„ 26. 0. 0	23. 0. 0—24. 0. 0
Archangel til Grange- mouth	„ 40. 0. 0—42. 6. 0	„ 39. 0. 0—40. 0. 0
Kotka til do.	„ 30. 0. 0	„ 24. 0. 0
Räfsö - do.	„ 30. 0. 0	„ 27. 0. 0—28. 0. 0
Lovisa - Tayport	„ 38. 0. 0—40. 0. 0	„ 28. 0. 0
Hernösand til Leith . . .	„ 40. 0. 0	„ 26. 0. 0

Skotsk whisky.

Medens omsætningen til konsumenterne har været meget god i det forløbne aar fra de store lagrede beholdninger, har brænderierne for maltwhiskys vedkommende fremdeles maattet indskrænke sin drift, og har man neppe endnu seet enden paa den krise, som nybygning og overproduktion i de senere aar frembragte. Af „grain“-whisky (hovedsagelig tilvirket af mais) har derimod fabrikationen været livlig og konsumtionen holdt skridt med tilvirkningen, der foregik uden afbrydelse hele aaret igjennem, medens maltdestilleriernes drift maatte indskrænkes og delvis endog stanses.

I forbindelse med denne forretningsgren tør det være af interesse at nævne, at man i de vestlige distrikter af Fifeshire med held har forsøgt en

efterligning af samlagssystemet for udsalg af spirituosa, „The Gothenburg system“, som det her kaldes. I landsbyen Hill of Beath, hvis befolkning hovedsagelig er kulminearbeidere, eies grunden saavel som de tilliggende miner af Fife-kulkompaniet. Oprindelig fandtes i byen ingen brændevinsrettighed, og det nærmeste udsalg var ca. 1 eng. mil fra stedet. Companiet ønskede helst, at forholdet skulde have vedblevet saaledes, men bestemte sig til, for at undgaa, at der af andre oprettedes udsalg, lige ved bygrænsen, hvilket paatænkt, selv at søge om bevilgning og drive udsalg, hvis overskud skulde anvendes til byens bedste. Resultatet har overtruffet forventningerne. Medens Hill of Beath, som de fleste andre minebyer, tidligere ikke var oplyst om aftenen og intet rekreatiionssted havde for arbeidsbefolkningen, har samlagsoverskuddet nu forsynet byen med et læseværelse, et bibliothek, „bowling green“, football-park og elektrisk lys i gaderne.

I landsbyen Kelty, ogsaa i Fife, er eksemplet blevet fulgt, idet en privatmand satte sig i spidsen for dannelse af et aktieselskab til salg af øl og spirituosa, hvis udbytte, efterat kapitalen var forrentet med 5 pct., skulde anvendes paa lignende maade som i Hill of Beath. Her gik det dog ikke saa let i begyndelsen, da man havde at konkurrere med indehavere af ældre rettigheder, men selskabet arbejder sig stedse fremover og vil snart vise betydeligt overskud.

Tanken om oprettelse af lignende samlagsinstitutioner spreder sig stadig. I byen Cowdenbeath har man kjøbt en ældre rettighed for £ 7 000 for at omdanne den til samlag, medens lignende transaktioner er under forberedelse i flere andre minebyer i Fife.

For to aar siden nedsattes i Glasgow af kommunen en komite til undersøgelse af ønskeligheden af at forsøge indført et system, hvorved kommunen gradvis overtog udskjækningsrettigheder og drev salg for egen regning, hvis overskud selvfølgelig vilde komme byen til bedste. Komiteen har i disse dage med majoritet udtalt sig til fordel for et saadant system, foreløbig dog kun i retning af, at der forsøges med et udsalg for kommunens regning. Dette forslag skal imidlertid først vedtages af kommunestyret, og man tør vistnok vente, at alt muligt vil gøres for at bekjempe forslaget, ikke alene fra de direkte interesseredes side — indehaverne af brændevinsrettigheder —, men ogsaa af de yderliggaaende totalafholdsmænd, der vil anse det bespotteligt, at kommunen selv driver brændevinshandel. I en anden henseende turde der imidlertid være mindre vanskeligheder ved systemets indførelse her i landet, da her ingen rettigheder eksisterer gjældende for indehaverens levetid. Kommunen bevilger kun for et aar ad gangen, og noget pengeoffer for overtagelse af private rettigheder vilde saaledes ikke være paakrævet, idet man ikke fornyede disse bevilgninger, efterhvert som de udløb.

Smør.

Priserne for dansk smør, indført til Leith, stillede sig i aaret 1900 saaledes:

Januar 2 . .	122 sh. 0 d	pr. cwt.	Januar 22 . .	112 sh. 0 d	—
— 8 . .	116 sh. 0 d	—	— 29 . .	114 sh. 0 d	—
— 15 . .	110 sh. 0 d	—	Febr. 5 . .	110 sh. 0 d	—

Febr.	12 . .	110 sh. 0 d	pr. cwt.	Juli	30 . .	110 sh. 0 d	pr. cwt.
—	19 . .	112 sh. 0 d	—	Aug.	6 . .	115 sh. 0 d	—
—	26 . .	112 sh. 0 d	—	—	13 . .	119 sh. 0 d	—
Marts	5 . .	111 sh. 0 d	—	—	20 . .	123 sh. 0 d	—
—	12 . .	104 sh. 0 d	—	—	27 . .	123 sh. 0 d	—
—	19 . .	103 sh. 0 d	—	Septbr.	3 . .	123 sh. 0 d	—
—	26 . .	104 sh. 0 d	—	—	10 . .	122 sh. 0 d	—
April	2 . .	104 sh. 6 d	—	—	18 . .	116 sh. 0 d	—
—	9 . .	105 sh. 0 d	—	—	24 . .	114 sh. 0 d	—
—	17 . .	105 sh. 0 d	—	Oktbr.	1 . .	112 sh. 0 d	—
—	23 . .	105 sh. 0 d	—	—	8 . .	115 sh. 0 d	—
—	30 . .	104 sh. 0 d	—	—	15 . .	118 sh. 0 d	—
Mai	7 . .	104 sh. 0 d	—	—	22 . .	122 sh. 0 d	—
—	14 . .	104 sh. 0 d	—	—	29 . .	125 sh. 0 d	—
—	21 . .	103 sh. 6 d	—	Novbr.	5 . .	124 sh. 0 d	—
—	28 . .	104 sh. 0 d	—	—	12 . .	121 sh. 0 d	—
Juni	4 . .	99 sh. 0 d	—	—	19 . .	124 sh. 0 d	—
—	11 . .	103 sh. 0 d	—	—	26 . .	126 sh. 0 d	—
—	18 . .	112 sh. 0 d	—	Decbr.	3 . .	126 sh. 0 d	—
—	25 . .	115 sh. 0 d	—	—	10 . .	126 sh. 0 d	—
Juli	2 . .	113 sh. 0 d	—	—	18 . .	125 sh. 6 d	—
—	9 . .	110 sh. 0 d	—	—	24 . .	125 sh. 0 d	—
—	16 . .	110 sh. 0 d	—	—	31 . .	129 sh. 0 d	—
—	23 . .	111 sh. 0 d	—				

T r æ m a s s e .

Paa grund af den enorme efterspørgsel efter aviser og illustrerede blade, foraarsaget ved krigen i Sydafrika, forøgedes konsumtionen saavel af kemisk som mekanisk træmasse i meget høi grad. Følgelig var importen fra Norge og Sverige i aaret 1900 større end i noget foregaaende aar. Da toldvæsenet ikke skjelner mellem kemisk og mekanisk masse, kan særskilt statistik for begge ikke skaffes, et forhold, som forøvrigt for fremtiden efter træmasseforeningens initiativ vil blive forandret.

Den samlede import var:

I 1899	415 113 tons, værdi £ 1 989 703
- 1900	488 827 „ — „ 2 633 789

Fra følgende lande:

	1899.		1900.	
	Tons.		Tons.	
Norge	248 256	£ 961 563	286 960	£ 1 323 105
Sverige	100 305	„ 704 938	113 067	„ 830 001
Kanada	38 422	„ 130 948	55 592	„ 262 435
Forenede Stater	10 525	„ 62 922	12 006	„ 55 393
Andre lande	17 605	„ 129 332	21 202	„ 162 855
Tilsammen	415 113	£ 1 989 703	488 827	£ 2 633 789

Af totalforøgelsen i værdi falder paa Norge mere end 56 pct., paa Sverige næsten 20 pct.

Kemisk masse. Henimod slutningen af aaret 1899 steg priserne, og i løbet af størstedelen af aaret 1900 holdt de sig faste, stigende til £ 10. 5. 0 for sulfit- og samme pris for sodamasse, men henimod slutningen af aaret, da handelen i sin almindelighed tog af, begyndte priserne at falde, og kontrakter sluttedes ved aarets udgang til £ 9. 15. 0 for sulfit- og £ 9. 10. 0 for sodamasse.

Mekanisk masse. Delvis paa grund af rygte om mangel paa denne vare steg priserne i begyndelsen af aaret endog sterkere end for kemisk masse, og lignende nedgang som for kemisk fandt sted ved slutningen af aaret, da 50 pct. fugtig granmasse stod i 60 sh. pr. ton.

Skibsbyggeri.

Aaret 1900 var, hvad denne industrigren angaar, et rekordaar for Skotlands vedkommende med hensyn til størrelsen af den nybyggede tonnage, medens Tyskland fremdeles viser sig at bygge de mest hurtiggaaende dampskibe. Imidlertid er man mere tilbøielig hertilands at bygge store baade med en forholdsvis god fart og førsteklases bekvemmeligheder for passagerer end at konkurrere med tyskerne for at sætte hurtighedsrekorder, da det har vist sig, at sidstnævnte baade med noget mindre fart end de hurtigstgaaende giver rederierne bedre udbytte.

Skotske skibsbyggere satte i aaret 1900 paa vandet 406 skibe af tilsammen 541 031 tons drægtighed (mod aaret før 361 skibe, tilsammen 536 872 tons). Heraf var 78 seilskibe, dr. 12 483 tons, og 328 dampskibe dr. 528 548 tons.

Følgende tabel viser stillingen i de forskjellige distrikter i Skotland.

		1900.		1899.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Clyden	318	492 609	284	491 074	
Firth of Forth	33	18 402	30	15 917	
Tayfjorden . .	14	21 639	19	17 903	
Deefjorden . .	41	8 381	28	11 973	
Tilsammen	406	541 031	361	536 872	

Følgende 5 skibsbyggerfirmaer paa Clyden viser følgende tal for aaret 1900:

Russell & Co.	17	dampskibe	dr. 60 359 tons
Stephen & Sons	6	—	” 34 555 ”
Connell & Co.	6	—	” 32 316 ”
Denny Brothers	11	—	” 30 603 ”
Scott & Co.	6	—	” 29 970 ”

mod i aaret 1899 respektive:

52 465	”
20 530	”
33 183	”
31 300	”
20 544	”

Fiskerierne ved de skotske kyster gav i aaret 1900, sammenholdt med foregaaende aar, følgende udbytte:

	1900.		1899.	
	Mængde cwts.	Værdi £	Mængde cwts.	Værdi £
Sild	3 520 124	1 243 154	3 233 118	1 144 714
Hyse	761 195	512 589	784 941	478 141
Torsk	434 148	205 957	514 557	223 595
Flyndre . . .	102 276	109 875	92 419	99 444
Lange	156 991	51 248	155 248	46 673
Soles	20 621	41 688	23 030	46 969
Helleflyndre .	25 683	40 803	22 785	33 256
Hvitting . . .	74 982	35 517	56 743	31 029
Skjælfisk . . .	—	75 439	—	80 504
Andre slags . .	273 121	84 911	285 670	87 491
		£ 2 401 181		£ 2 271 816

R u j e r n .

Det forløbne aar begyndte med en opgang i priserne, der stadig steg langsomt og det tiltrods for de daarlige nyheder fra Sydafrika og modsigende meddelelser fra Amerika med hensyn til markedets stilling der. I begyndelsen af februar indløb bedre nyheder fra Sydafrika, og priserne steg hurtigere og naaede sit høieste i april maaned, da 77 sh. 9 d pr. kontant opnaaedes for skotsk „warrants“. Imidlertid indløb der stadig allarmerende beretninger fra Amerika, idet den ved aarets begyndelse bemærkede svævende tendens hurtig gik over til et stort og vedvarende fald af priserne paa alle artikler af jern og staal. Amerikanske agenter kom over for at forsøge afsat overskudet af den amerikanske produktion, idet de forudsaa, at et faldende marked stod for døren. Denne anskuelse synes man ikke at have næret paa denne side af Atlanteren, fornemlig ikke i Tyskland, hvorfra beretninger strømmede ind om storartet aktivitet, efterfulgt af voldsomme indkøb, hvorved beholdningerne hertillands hurtig rømmedes. Af denne grund og ogsaa formedelst hjemmeindustriernes særdeles gode stilling steg priserne paa vaaren, idet man samtidig var blind for eller ligegyldig ligeoverfor den amerikanske konkurrence. Da Tyskland ophørte at købe, begyndte priserne at dale noget, men alvorligere fald afvændtes derved, at raamaterialierne var dyre og beholdningerne smaa, og man indsaa umuligheden af at forøge sidstnævnte paa flere maaneder. Høsten var imidlertid neppe indtraadt, før uro begyndte at vise sig i Tyskland. Kontrakter solgtes til anden haand, naar nogen profit kunde opnaaes. Disse salg foregik snart til hvilkensomhelst pris, der kunde opnaaes, og tilvirkede tyske og belgiske staal- og jernvarer pressesedes paa forbrugere hertillands, medens vore egne fabrikanter holdt sine priser høiere end de amerikanske og kontinentale konkurrenter og erklærede ingen nedsætning at kunne foretage paa grund af de høie kul- og arbejdspriser. Den fatale virkning af denne politik er nu indlysende for vore fabrikanter, idet salgsmarkeder er tabt paa alle kanter. Imidlertid turde man haabe paa nogen bedring i stillingen, da beholdningerne af rujern for tiden er reducerede til et minimum, der neppe dækker forbruget.

Leith.

Resultatet af skibsfarten i aaret 1900 stiller sig for Leiths skibsredere særdeles fordelagtigt. Fragterne har været gode, højere end paa mange aar. Der var en abnorm stor efterspørgsel fra udlandet efter kul, en betydelig forøgelse af kornimporten og en stadig livlig udvexling af varer med kontinentet. Her hjemmehørende skibe har saaledes været fuldt employerede i aarets løb indtil nogle uger før aarsskiftet, da der som vanligt indtraadte en stagnation, hvorfor endel af de lokale dampbaade blev oplagte.

Farten mellem Leith og Amerika forøges aar efter aar, dog kun forsaa-vidt indgaaende ladninger angaar, idet de fleste „tramps“, som kommer hid fuldlastede fra den anden side af Atlanteren, gaar ud igjen i ballast. Det forløbne aar begyndte med temmelig flau trafik paa New York og Philadelphia, men tog sig op i det sidste halvjaar og blev meget livlig; flere store dampskibe har stadig holdt det gaaende til usædvanlig gode fragter. Det samme gjælder forbindelsen med Montreal. Sæsonen fra mai til november var i særdeleshed god, skjønt færre skibe har været employerede end vanligt, idet flere blev befragtede af regjeringen i anledning krigen i Sydafrika. Med den almindelige travlhed har hyrerne været gode for mandskaberne og ligesaa arbejdspriserne for dokarbejderne. Der var ingen arbejdervanskeligheder, streiker eller lignende, og forholdet mellem arbejdsgiverne og mændene var særdeles godt. Skibsulykker har været faa og af mindre betydning. Klagerne over manglende dokakkomodation i Firth of Forth's havne og derved forvoldte kostbare ophold af losse- og lastefærdige fartøier har i den travle tid lydt stærkere end nogensinde, og jernbaneselskaberne har ikke tilfredsstillende kunnet besørge den store trafik. For Leiths vedkommende vil tilstanden snart blive bedre ved aabningen af den nye dok.

For skibsredernes vedkommende var tabet ved de usædvanlige lange ophold for skibene betydeligt, idet de opnaaede liggedagspenge ingenlunde dækkede de forøgede omkostninger, der i mange tilfælde beløb sig til 50 til 60 pct. mere end aaret før og sandsynligvis i enkelte tilfælde har naaet højere tal. Naar dette forhold tages i betragtning, er det ikke usandsynligt, at de højere fragter ikke har levnet nogen væsentlig større nettofortjeneste end i aaret 1899.

Der ankom til havnen i aarets løb 6 478 skibe, tilsammen 1 914 463 tons, mod i aaret 1899 6 350 skibe, tilsammen 1 800 110 tons, altsaa en forøget tonnage af 114 353 i aaret 1900.

Importen var for de væsentligste artiklers vedkommende:

	1900.	1899.	Forøgelse.	Formindskelse.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Korn	387 469	351 368	36 101	—
Mel	55 233	63 780	—	8 547
Sukker	137 758	124 924	12 834	—
Esparto	3 501	3 783	—	282
Trælast	85 623	105 053	—	19 430
Gjødningsstoffer	41 845	32 481	9 364	—

Exporten bestod væsentlig i:

	1900.	1899.	Forøgelse.	Formind- skelse.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Kul (i ladninger)	789 302	490 186	289 116	—
„ (i bunkers)	229 445	202 872	26 573	—
Rujern	50 728	47 864	2 864	—
Øl	86 182	87 284	—	1 102
Ammoniaksulfat	26 885	25 551	1 334	—

Dokindtægterne var:

I 1900	£ 83 643	I 1897	£ 78 099
- 1899	„ 79 155	- 1896	„ 78 437
- 1898	„ 83 907	- 1895	„ 72 446

Aberdeen.

Aaret 1900 begyndte meget livligt i alle forretningsgrene, og byen og distriktet her tog sin del af hele landets velstand.

Forretningslivet var dog meget større ved aarets begyndelse end ved dets slutning, da man let kunde merke en reaktion i mange brancher, før 1900 var ude.

Der har været fuldt op af arbejde at faa i alle arbejdsgrene og alt meget godt lønnet. Udsigterne for næste aar er gennemgaaende tilfredsstillende.

Handelen paa Amerika er neppe værd at holde gaaende og er nu ganske ubetydelig, men nye markeder holder man paa at oparbejde i Frankrige og i andre lande paa kontinentet, Sydafrika og Australien, ligesom de engelske provinsbyer bliver bedre og bedre markeder.

Hele trælastindførselen fra Norge, Sverige og Rusland var 60 786 loads, en forøgelse af 14 000 loads.

Bygningsvirksomheden har dog været mat, og udsigterne er ikke meget lyse for den nærmeste fremtid, men da lønnen var for høi, vil de nu blive omforandrede.

Wood pulp-indførselen til papirfabrikerne har steget til 7 497 tons. Norsk indpakningspapir indføres fremdeles.

Da der i de sidste fem aar har været direkte dampskibsforbindelse mellem Østnorge og Aberdeen, er det meget bemærkelsesværdigt, at denne trade ikke er bleven større, og at exportørerne i Norge ikke benytter anledningen bedre.

Sildefisket var meget daarligt, men da antallet af dampskibe og trawlers

forøges hvert aar, skaffer det arbeide for andre forretningsgrene som skibsbyggerier, ingeniører, toug- og granitforretninger, kulagenter og andre.

Skibsfarten var meget god, isærdeleshed i den sidste halvdel af aaret, og rederne fik gode renter af sine penge.

Textilindustrien har gjort god forretning, naar undtages bomuldshandelen, hvilket skyldes krigen i Kina og hungersnøden i Indien.

Lin-, kanvas-, jute- og uldforretningerne har alle gjort det godt. Krigen i Sydafrika har bevirket en stor efterspørgsel efter flere slags artikler.

Tyskland konkurrerer sterkt i uldbranchen for de simple slags arbeider. Fabrikkerne der efterligner de skotske mønstre, men deres arbeider er af daarligere kvalitet og kan ikke kaldes første klasses arbeide.

Preserveforretningerne har havt megen beskæftigelse.

Kamfabrikkerne har ogsaa gjort det godt, og da Aberdeen staar som nummer 1 i verden i denne branche, har en mængde folk været beskæftigede med fabrikationen af kamme.

I Nærheden af Aberdeen er der store papirfabriker, og disse har været sterkt beskæftigede, omend priserne har været saa lave, at fortjenesten ikke har været stor.

I granittraden var den importerede stenmængde fra Sverige og Norge 1 186 tons. Exporten af sleben sten var omtrent som ifjor. Denne trade burde stige, og det afhænger af de svenske stenhuggerier, om saa skal ske. Forraadet af den bedste herværende sten er ikke stort, saa at hvis der kunde garanteres ens kvalitet af den lette graa sten, vilde den sikkert faa afsætning. Vanskelighederne har været, at granitsten nu er temmelig ujevn i farve, og afhugningen er ikke skeet nøjagtig til merket.

Alloa.

Trælasthandelen var i aaret 1900 i det hele taget roligere end i det foregaaende aar, men priserne holdt sig og havde en opadgaaende tendens.

Udsigterne for det kommende aar tyder paa en stille virksomhed med sandsynligvis faldende priser.

Indførselen af pitprops til Alloa viser for 1900 en forøgelse af 15 000 loads og udførselen af kul en forøgelse af 5 000 tons.

Dampskibe overtager nu mere og mere førelsen af pitprops. Paa grund af de høie fragter steg priserne paa pitprops meget hurtigt i sommertiden, men siden december maaned gik værdierne ned til samme niveau som den tilsvarende tid aaret før.

Oplagene er store, men betydelige kvantiteter gaar daglig til kulgruberne, og de ophobede lagere vil betydelig reduceres, førend Østersjøtrafiken tager sin begyndelse.

The Caledonian Railway har gjort foreløbige foranstaltninger til en udvidelse af kaiplassen i Alloa, og man haaber, at der vil blive losseplads for to dampskibe mere end før, hvilket vil betydelig lette færdelsen i havnen.

Indførsel.		Udførsel.	
Pitprops	81 831 loads	Kul	48 702 tons
Planker, bord	499 „	Ildfast mursten . . .	380 „
Cement	669 tons		
Jernbanesviller . . .	334 „		

Boness.

Aaret 1900 har været et rekordaar for landet med hensyn til produktion og udskibning af kul, og Boness har taget sin del af den forøgede export til udlandet. Hele kulexporten fra Skotland var i de forløbne 3 aar følgende:

1898	6 353 402
1899	5 772 973
1900	7 376 942

hvoraf til Sverige 784 228 tons, Norge 512 262 tons, Tyskland 1 876 203 tons.

Kulexporten fra Boness stiller sig saaledes i de 3 sidste aar:

1898	498 608
1899	527 987
1900	746 088

Dette sidste aar staar betydelig over ethvert af de foregaaende. Dette skyldes ikke alene forøgelsen af den almindelige handelsomsætning, men ogsaa den omstændighed — som omtalt i min indberetning for aaret 1899 — at kullene fra Caledonian Railway gruber nu kan sendes ligesaa billig til Boness som til Grangemouth, hvilket har resulteret i, at halvdelen af det fra Boness eksporterede kvantum kommer fra Caledonian gruber.

En anden bemærkelsesværdig ting i aarets forretningsverden er den betydelige forøgelse af den svenske og norske tonnage, som kom til Boness i aaret 1900; den udgjør omtrent 70 pct. sammenlignet med det foregaaende aar og har væsentlig sin grund i, at et stort antal dampskibe var engagerede i propstraden.

Fragterne var meget høje i aarets løb, specielt om vaaren og om sommeren.

Den forøgede import af tømmer er ogsaa værd at lægge merke til og virkeliggjør de forventninger, jeg udtalte ifjor, at Boness vil trække til sig pitpropshandelen til fortrængsel af de andre nærliggende havne.

I aaret 1900 importeredes:

	Huggen ladning.	Saget ladning.	Tilsammen.
1898:	116 991	8 001	124 992
1899:	138 968	12 141	151 109
1900:	173 874	7 707	181 581

Følgende priser blev betalte til exportører og viser en betydelig stigning sammenlignet med 1899:

	3".	3½".	4".	4½".	5".
Marts . .	4 sh.	4 sh. 6 d	5 sh. 3 d	6 sh. 3 d	7 sh. 3 d
Mai . .	4 sh. 4½ d	4 sh. 10 d	5 sh. 7½ d	6 sh. 6 d	7 sh. 6 d
Juni . .	4 sh. 9½ d	5 sh. 3 d	6 sh. 3 d	7 sh. 3 d	8 sh. 3 d
November	4 sh.	4 sh. 6 d	5 sh. 3 d	6 sh. 3 d	7 sh. 3 d

Priserne er aldeles urimelige, og de vil ikke holde sig i aaret 1901 paa grund af det overordentlig store lager, man har i Firthfjorden, hvilket langt overskrider ethvert af de foregaaende aars.

Redere i Norge og Sverige tilraades derfor ikke at sende ladninger til Skotland for det første, da de ikke vil opnaa gode priser, før det meget store forraad er reduceret.

Dokken og havnen er nu North British jernbane-kompaniets eiendom, og man haaber, at foranstaltninger vil blive truffet til undgaaelse af det lange ophold, som tildels træffer de skandinaviske seilskibe, som i nogle tilfælde har maattet vente i næsten 2 maaneder for at komme ind til lossekaaien.

De talrige ankomster, mangel paa kaiplass og jernbanevogne og usædvanlig meget regn bidrog alt sammen til at stanse trafikken og opholde skibene og det i større grad end nogensinde før. Skibsførerne klagede meget stærkt over disse forhold. Imidlertid maa det tages i betragtning, at hovedaarsagen hertil var, at afskiberne benyttede sig af den paa høsten indtrufne nedgang i fragterne og sendte over en mængde fartøier, som næsten alle ankom til Boness paa samme tid.

Dundee.

Sammenligner man tilførselen hid af trælast fra de forenede riger i aaret 1900 med, hvad der indførtes her i aaret 1899, vil man se, at der mellem de to aar kun er en ubetydelig forskjel. Dette vil fremgaa af følgende tal:

I aaret 1900 indførtes:

Fra Sverige	7 249 loads
„ Norge	2 930 „

Tilsammen 10 179 loads

I aaret 1899 indførtes:

Fra Sverige	6 853 loads
„ Norge	3 132 „

Tilsammen 9 987 loads

altsaa en forøgelse i aaret 1900 af 192 loads.

Det vil fremdeles sees, at medens indførselen fra Sverige er forøget med 394 loads, er den for Norges vedkommende aftaget med 202 loads.

Der var imidlertid solgt hertil fra Norge paa levering sidst i aaret et par smaa ladninger fra Trondhjem, men paa grund af det daarlige veir er afskibningen bleven udsat til vaaren 1901. Det samlede kvantum trælast, som blev indført til Dundee i aaret 1900, beløber sig til 66 930 loads. I aaret 1899 indførtes 72 604 loads, altsaa 5 672 loads mindre end i aaret 1900. Den store ildebrand i Ottawa (Canada) paa foraaaret bevirkede, at indførselen hertil af Yellow pine deals og tømmer blev et par tusinde loads mindre end paaregnet, da store beholdninger af trælast færdige for afskibning blev et bytte for luerne og ikke kunde skaffes tilveie paanyt i løbet af sæsonen. Af det indførte kvantum trælast kom der fra Rusland 40 222 loads, fra Canada 4 095 loads, fra de Forenede Stater 12 203 loads, fra Østerrige 33 loads og som ovenfor nævnt fra Sverige og Norge 10 179 loads. Af disse tal fremgaar det, at i lighed med foregaaende aar sender Rusland omtrent $\frac{2}{3}$ af al den trælast, der benyttes her. Som før omtalt er grunden hertil at søge i den omstændighed, at planker og bord, indførte fra Kronstadt og de forskjellige finske havne, skikkede sig bedst for tilberedning af høvlade bord, og da denne vare ikke indføres her, har vore sagbrug fuldt op af arbeide hele aaret rundt med tilvirkning af denne artikel, hvoraf ikke saa lidet tilberedes her og udføres til kolonierne over Glasgow og Liverpool. Foruden den direkte indførsel bragtes der hertil i aarets løb ca. 2 500 loads pr. jernbane og kystskibe.

De høie priser, man opnaaede for al slags trælast i aaret 1899, holdt sig ogsaa i aaret 1900.

Et stykke ud i sæsonen troede man her, at priserne vilde falde i lighed med fragterne, men afskiberne refuserede ethvert modbud, og de høie priser vedligeholdtes hele aaret. Trods de høie priser og den forholdsvis ringe afsætning til distrikterne førtes der hid i august og oktober en mængde last, og følgen blev, at ved aarets udgang sad vore importører inde med noksaa store beholdninger.

De sidste aar har været meget gunstige for vore trælasthandlere, idet bygningsvirksomheden har været meget livlig baade her i byen og i landdistrikterne. Endel kontrakter stod ufuldendte ved aarets begyndelse, men efterhaanden som disse opfyldtes, blev der mindre afsætning. Udsigterne til en større omsætning er alt andet end lovende.

Som alle handelsvarer led ogsaa trælasthandelen under de høie fragter. Ved aabningen af seiladsen paa Østersjøen blev dampskibrum betalt med 32 sh. 6 d til 35 sh. pr. std. Ud paa aaret blev der betalt 40 sh. fra Kronstadt og 45 sh. fra de finske havne.

Som vanligt i de sidste aar blev der en nedgang i alle Østersøfragter ved oktober maanedes begyndelse, men da vore importører da allerede havde sørget for sit behov, fik ingen af dem nogen fordel af de lavere fragter.

I aarets løb ankom hertil med last fra udlandet 27 norske skibe med en samlet nettotonnage af 11 472 og 6 svenske skibe med en samlet nettotonnage af 3 036. For Sverige og Norge bliver det tilsammen 33 skibe dr. 14 508 tons, hvilket viser en nedgang fra 1899 af 2 skibe og 667 tons.

I den sidste del af juli havde vi besøg af et af de forenede rigers krigsskibe, idet Hans Majestæts svenske skib korvetten „Freja“ var forankret paa vor red i 5 dage.

Jeg tillod mig at nævne i min vicekonsultrapport for 1899, at en stort anlagt isfabrik var under opførelse her. Denne fabrik begyndte sin virksomhed i juni, og følgen blev, at isimporten fra Norge aftog i betydelig grad.

Medens der i aaret 1899 ankom hid 8 ladninger is med en samlet tonnage af 1 653, var det indførte iskvantum i 1900 kun 716 tons, hvilket gjør en mindreimport af 957 tons.

Siden afskaffelsen af den direkte dampskibsforbindelse, vi havde i aarene 1895—1898 med Østnorge, er træmasse- og papirimporten hertil saagodtsom ophørt. Vi havde saaledes i aaret 1900 kun 246 tons papir og 100 tons træmasse, medens vi i 1898 importerede 1700 tons papir og 610 tons træmasse.

Som nævnt i min rapport ifjor maa jeg atter beklage, at tomflasker og fyrstikker af svensk produktion er aldeles fortrængt fra vort marked, idet her paastaaes, at tyske glasvarer kan importeres billigere end de svenske. Her kom saaledes ikke i aaret 1900 en eneste ladning tomflasker, medens vi for nogle aar siden havde 4 til 5 smaa ladninger.

Et lidet skib bragte 130 tons knust marmor fra Stavanger.

Efter nu at have omtalt de forskjellige handelsartikler, der indføres fra de forenede riger til dette distrikt, gaar jeg over til vor hovedimport jute, lin og stry. Tilvirkningen af disse artikler udgjør byens saagodtsom eneste industri, hvorved næsten $\frac{2}{3}$ af vor bys 170 000 indbyggere finder sit levebrød.

Af jute indførtes hertil i aaret 1900 948 409 baller = 189 682 tons mod 1 310 811 baller i 1899. Grunden til denne forskjel i importen ligger ikke i den omstændighed, at vor export af tilvirket jute, garn og lærred har aftaget, men grunden maa søges andetsteds.

Fragterne har i aarets løb holdt sig faste.

I januar fragtedes dampere til 27 sh. 6 d pr. ton, men fragterne steg senere, indtil der i april betaltes 32 sh. 6 d pr. ton. I juni blev der atter en nedgang i fragterne; man kunde da faa steamtonnage til 22 sh. 6 d. Da det senere viste sig, at der blev et meget større kvantum jute for afskibning end paaregnet, steg fragterne atter. I september og oktober betaltes der 30 sh. til 32 sh. 6 d pr. ton.

Efter udgangen af oktober måned faldt atter fragterne betydelig, og der blev i december bortfragtet adskillig tonnage til 22 sh. 6 d til 21 sh. pr. ton.

Allerede ved aarets begyndelse indsaa man her, at avlingen af lin, hamp og stry for aaret 1899 vilde blive meget liden og af elendig beskaffenhed, men da vore fabrikanter paa den tid sad inde med store beholdninger fra det foregaaende aar, brød de sig ikke synderlig om høstens udfald, enten den blev god eller slet. Der var samtidig her livlig efterspørgsel efter garn og lærred, og vore fabrikanter tjente mange penge, hvilket ogsaa gjorde dem ligegyldige med hensyn til linhøsten i Rusland. Indførselen af lin, hamp og stry fra Rusland til østkysten af Skotland, ja til hele Storbritannien, var i 1900 den mindste, man har seet paa lang tid. Ifølge Board of Trade's rapport indførtes der til U. K. i 11 maaneder 66 045 tons sammenlignet med 94 115 tons i 11 maaneder af aaret 1899, en deficit i indførselen af 28 000 tons. Her ankom i aarets løb 55 dampskibe med en samlet tonnage af 45 788 netto reg.-tons, som bragte 13 792 tons raamateriale (lin, hamp og stry), i 1899 87 dampskibe med en tonnage af 70 147 tons, altsaa en nedgang i importen af disse varer paa 8 508 tons.

Ingen større betalingsstansning har fundet sted; heller ikke har der været tvistigheder af varighed mellem arbeiderne og fabrikeierne.

27 dampskibe bragte 18 780 tons espartogræs for papirfabrikerne hertil i aaret 1900.

I aaret 1899 var det kun 21 dampskibe med 16 637 tons.

Af denne artikel kom 11 662 tons fra Spanien og 7 118 tons fra Nordafrika (Algier og Tunis).

Af den store dampskibsflaade, som var bygget for the Seal and Whale Fishing, er der kun 6 tilbage. Ingen af disse forsøgte sælfangsten paa Spitsbergen, men gik efter hval i Davis Straits. Et af skibene deltog dog i sælfangsten paa Newfoundland tidlig paa aaret og var saa heldig at faa 18 040 ung og gammel sæl. Udfaldet af hvalfisket var for de fleste skibes vedkommende neppe tilstrækkeligt til at bære omkostningerne ved udrustningen.

De 6 skibe fik ialt 16 hval, som gav ca. 230 tons tran og 11 tons barder.

Al produktion fra ishavsfisket har saagodtsom været usælgelig i det forløbne aar, i det mindste hvad hvalros og sælskind angaar.

For blank sæltran betales her £ 20. 0. 0 til £ 21. 0. 0 pr. ton og for hvaltran £ 19. 0. 0 til £ 20. 0. 0.

Flere partier barder er blevet solgt til £ 1 350 pr. ton.

I lighed med ifjor har vore skibsbyggere været heldige med at sikre sig nye bestillinger af dampskibe, saa der har været fuldt op af arbejde paa vore 3 verfter. Ialt er der i aarets løb gaaet af stabelen 14 dampskibe med en drægtighed paa tilsammen 22 000 registertons sammenlignet med 19 skibe og 1 794 tons i aaret 1899, altsaa en forøgelse af 4 050 tons for aaret 1900. Et af disse skibe var bygget for et Stavangerrederis regning.

I juni aabnedes her en ny dok, bygget for fiskeindustrien. Denne dok ligger omtrent 1 engelsk mil udenfor byens østlige ende.

Vi er vel forsynet med fiskeboder, auktionslokale og anledning til røgning, tørring og saltning af fisk.

Steamtraderne kan til alle tider komme ind og gaa ud af dokken, da der endog ved lavvande er tilstrækkelig vand for dem. Byens helbredstilstand har gjennem aaret været tilfredsstillende.

Der er ingen forandring skeet i vore havne-, lods- eller dokafgifter.

Grangemouth.

Den samlede værdi af importen fra Sverige og Norge beløb sig til £ 399 664, hvilket sammenlignet med 1899 viser en forøgelse af £ 2 340.

Totalværdien af exporten til Sverige og Norge beløber sig til £ 560 698 eller en forøgelse af £ 27 564 sammenlignet med ifjor.

Importen af toldfrit gods fra Sverige	£ 148 599
— " — " Norge	" 250 912
— - toldpligtigt gods fra Sverige	intet
— - — " - Norge	" 153
	£ 399 664

Exporten af britisk gods til Sverige	£ 151 451
— - " — Norge	" 403 152
— - " — udlandet og kolonierne	" 5 659
— - " — Sverige	" 436
	£ 560 698

Havnen blev besøgt i 1900 af 96 svenske skibe, af hvilke 69 var dampskibe og 420 norske skibe, af hvilke 321 var dampskibe.

Som før havde vi vor regulære linje paa Stockholm, Kristiania og vestkysten af Norge.

Totalexporten af kul i løbet af det sidste aar beløb sig til 1 697 128 tons, hvilket er en forøgelse af 237 035 tons sammenlignet med 1899. Exporten af rujern beløb sig til 44 586 tons.

De herværende skibsbyggerier byggede ifjor 5 skibe paa tilsammen 6 446 tons.

Greenock.

Sukkerraffineringen holdt sig i aaret 1900 omtrent paa samme standpunkt som i det foregaaende aar. Raffinaderiernes antal var det samme, og arbeidet

har foregaaet med mere eller mindre regelmæssighed i aarets løb, skjønt endel fabrikker maatte stanse sin drift for nogle uger paa grund af mangel paa raamateriale udpaa høsten, før ny forsyning af aarets høst af beetroot ankom. Kvantiteten af sukker, der i aarets løb raffineredes, beløb sig til omkring 125 000 tons, hvilket er noget mere end i aaret 1899, men ikke fuldt saa meget som i aaret 1898.

Standardmerket „Nulls Tops“ naaede sin højeste pris den 27de juli, nemlig 15 sh. 9 d pr. cwt. og sin laveste 12 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d den 10de januar og igjen den 24de december. I de første 3 maaneder af aaret var markedet uforandret til omtrent samme priser som ved udgangen af aaret 1899. Henimod slutningen af marts begyndte en stigning, som varede til udgangen af juli, da udsigterne til ny forsyning af aarets raastof rykkede nærmere, og opgangen i priserne stansede. Ved begyndelsen af oktober, da ny tilførsel begyndte, faldt priserne, og noteredes disse ved slutningen af aaret noget lavere end ved aarets begyndelse.

Importen af tømmer i aaret 1900 til Greenock var næsten ligesaa stor som i 1899, og blev størstedelen tilført pr. dampskib. De højere fragter gjorde det imidlertid muligt for seilskibene at erholde sin andel af transporten. Nedgangen er som vanligt for last fra Quebec, og den første last derfra ankom saa sent som i slutningen af august, medens indførselen af Quebectømmer og beholdninger fra tidligere aar var yderst ringe, fandtes der ved aarets udgang ikke en eneste Quebec-Yellow-pine-planke paa mæglernes hænder og kun et meget lidet forraad i sagbrugene. Tilbagegangen i importen af Quebectømmer er imidlertid for en stor del blevet dækket ved øget indførsel af pitchpine, der for længe siden har sikret sig en fremragende stilling paa tømmermarkedet.

Af huggen pitchpine findes kun den meget moderate beholdning af 96 000 kubikfod, medens beholdningen af saget pitchpine gaar op til omkring 1 300 000 kubikfod eller en halvpert mere end foregaaende aars beholdning i december. Konsumtionen er imidlertid jevn, og beholdningerne er saaledes ikke for store i betragtning af den store virksomhed baade i fjorden og i de omliggende distrikter.

Macduff.

I løbet af det sidste aar har importen hertil med norske skibe aftaget i betydelig grad sammenlignet med de foregaaende aar.

I 1897 kom hertil	1 200	reg.-tons
- 1898 —	906	—
- 1899 —	465	—
- 1900 —	263	—

Ben indføres nu ikke hertil, hvilket delvis bidrager til at formindske tonagen, men jeg tror dog den væsentligste grund hertil er, at det er vanskeligt at finde norske skibe, som er saa lidet dybgaaende, at de kan komme ind i vor havn.

Indførselen af trælast var ikke meget mindre end i det foregaaende aar, men de fragtede skibe var for det meste britiske og danske.

Man er endnu ikke begyndt paa udvidelsen af havnen, da det nødvendige paaen ikke kunde opdrives. Laanekommissionærerne syntes ikke de havde tilstrækkelig sikkerhed til £ 22 000, medmindre byens indvaanere vilde garantere for £ 3 000.

Denne vanskelighed er man nu kommet over, idet det subscriptionsbeløb er naaet til £ 2 000, og nu vil man have en basar næste aar, hvilken man haaber vil give meget mere end den forønskede sum. Man tænker at begynde arbejderne ved udvidelsen, straks efter af fiskesæsonen er over. Arrangementet ved toldboden har gennemgaaet en forandring siden ifjor. En af toldfunktionærerne er nu til stadighed stationeret i Buckil. Før denne forandring kom i stand, maatte funktionærerne reise til Buckil for at indklare, men nu, efter hvad jeg kan forstaa, vil ikke dette ske for fremtiden.

Traden har været forholdsvis mat i vintermaanederne, og jeg tror ikke den vil blive livligere ud paa vaaren.

Methil.

Der indførtes fra Sverige:

Pitprops . .	5 940 stds.	11 880 tons
Saget ved . .	776 "	2 528 "
Wood pulp . .	"	1 348 "
		15 748 tons

Med svenske skibe bragtes hertil af dette:	13 242 tons
” norske ” — ” —	640 ”
” fremmede ” — ” —	1 866 ”
	15 748 tons

Der indførtes fra Norge:

Pitprops . . .	1 475 stds.	2 950 tons
Saget ved . .	358 "	1 181 "
Ved		626 "
Wood pulp . .		1 055 "
		5 812 tons

Med svenske skibe bragtes hertil af dette intet.

" norske "	— " —	4 100 tons
" fremmede "	— " —	1 712 "
		5 812 tons

Exporten til Sverige stillede sig saaledes:

Kul	146 886 tons
Af disse bragte svenske skibe	100 221 „
— „ — norske —	23 052 „
— „ — fremmede —	23 613 „
	146 886 tons

Exporten til Norge stillede sig saaledes:

Kul	49 295 tons
Af dette bragte svenske skibe	5 407 „
— „ — norske —	35 713 „
— „ — fremmede —	8 175 „
	49 295 tons

De følgende tal viser, hvilke betydelige fremskridt Methil har gjort.

Det samlede antal skibe var i 1900:

1 184 dampskibe	dr. 763 081 reg.-tons
320 seilskibe	„ 52 460 —
1 504	dr. 815 541 —

en forøgelse fra 1899 paa 181 skibe dr. 177 336 tons.

Den totale import i 1900	57 403 tons
— „ — 1899	53 785 „

og kulexporten var i 1900	1 685 476 tons
1899	1 316 938 „

en forøgelse af 368 538 tons.

Mere end $\frac{3}{4}$ af de kul, som udskibedes herfra, var til sluttede priser fra 9 sh. 3 d til 9 sh. 6 d for Dysart Main og 10 sh. 6 d for første klasses kul. Salgene sluttedes i oktober 1899.

Noteringerne for Dysartkul var følgende:

Februar til mai	13 sh. 6 d pr. ton
Juni	14 sh. —
Juli	14 sh. 6 d —
August	15 sh. —
September	16 sh. —
Oktober	14 sh. —
November (7de)	13 sh. 3 d —
December (6te)	11 sh. 9 d —

For øieblikket er noteringen 8 sh. 6 d.

Som andre træsorter steg ogsaa pitwood udover sommeren. Desværre kan ikke nøiagtige data opgives, men priserne steg med ca. 50 pct. paa vaarlevering.

Det samme var tilfældet med fragtmarkedet, men stigningen kom desværre ikke vore redere tilgode, da et stort antal af vore skibe var engageret i timecharter med maanedsfragt.

Glasgow.

Til trods for de mange hindringer var handelsomsætningen i det vestlige Skotland i aaret 1900 større end nogensinde før. I de første 6 maaneder arbejdede samtlige fabrikker, især for jern og staal, med fuld kraft. Efterspørgsel kommer fra alle kanter, men mest fra kolonierne, Øst- og Sydamerika. For hjemmebrug blev ogsaa meget arbejde udført, udvidelse og forflerelse af bygninger, forøgelse af drivkraft fandt sted til opadgaaende priser og forholdet arbejdsløn. Ved indgangen af det andet halvaar indtraadte en skarp turn, idet de halvaarlige opgjør udviste, at resultatet havde været det modsatte af fordel. Kul og andre raamaterialier gik stadig op i pris, men priserne paa de forarbejdede varer steg ikke i tilsvarende grad. Efter midtsommer aftog efterspørgselen meget, og priserne afholdt køberne. Nedgangen fortsattes indtil aarets sidste kvartal, da det hele faldt sammen. En mere fuldstændig stansning i efterspørgselen i næsten alle industrigræne kan man ikke mindes.

Staal og jern. Aaret begyndte med store forhaabninger og udstrakt forretningsvirksomhed, men endte med mere end almindelig ængstelse og skuffelse. Pigjern, som ved slutningen af aaret 1899 solgtes for 78 sh., steg i aaret 1900 til 90 sh. Kul gik op til 50 pct. over priserne ved slutningen af aaret 1899. Staal avancerede til £ 8. 0. 0 pr. ton, men da kom amerikansk og tysk gods paa markedet og forandrede alt. Priserne gik nu ned til et saadant lavmaal, at medmindre kulpriserne reduceres ganske betydeligt, vil pigjernfabrikanterne ikke kunne erholde produktionspriser.

Til Sverige udførtes af:

Jern og staal 2 466 tons, værdi £ 16 693

Fra Sverige indførtes:

Pigjern	3 060 tons, værdi £ 17 757
Bar	453 „ — - 4 330
Gammelt jern	40 „ — - 108
Uvalset staal	1 476 „ — - 18 790

Kul. Aaret 1900 vil blive et merkeaar i kultradens historie. Fra begyndelsen til enden var det en uafbrudt rekord for dem, der var engageret. I den første halvdel af januar maaned steg gjennemsnittspriserne 2 sh. 6 d pr. ton over priserne ved slutningen af aaret 1899 og ved januars udgang yderligere 1 sh. 6 d eller en stigning af 4 sh. for maaneden, og grubearbejdernes dagløn blev fastsat til 7 sh. pr. dag for 6 maaneder. Prisstigningen holdt sig og gik

yderligere op til august. The Taff Vale Railway-arbejderne gjorde strike, og mange af bestillingerne bestemte dertil kom til Skotland, og der forlangtes 19 sh. à 20 sh. pr. ton. Nu indtraadte imidlertid en nedgang, og henimod enden af aaret var priserne ikke stort bedre end i december 1899.

Priserne i Glasgow var:

	1899.	1900.
Dampskibskul	11 sh. 9 d	12 sh. 6 d
Splint	11 sh. 9 d	12 sh. 6 d
Elle	11 sh. 6 d	12 sh.
Main	10 sh. 6 d	10 sh.

Totalexporten fra Glasgow til Sverige og Norge var:

Sverige:	97 346 tons,	værdi £	68 602
Norge:	57 441 „	— -	42 980

Tuber. Aaret var vistnok for denne artikel det bedste, man har havt. Efterspørgselen vedblev under hele aaret. Krigen i Sydafrika lukkede for tiden det bedste marked, men naar krigen er forbi, maa efterspørgselen absolut stige i betydelig grad. Australien og Sydamerika har kjøbt store kvantiteter under hele aaret, og udsigterne for fremtiden er meget gode.

Kemikalier. Aarets virksomhed har givet gode resultater; omendskjønt brændsel og raamaterialier var dyre, erholdtes forholdsvis høie priser for de forarbejdede artikler. Fra Sverige indførtes kemikalier til en værdi af £ 486 og udførtes for £ 94.

Korn. Sammenlignet med 1899 er nogen prisstigning indtruffet for næsten alle artikler. Beholdningerne er noget mindre, men dog temmelig store. Markedet var lidet animeret og meget roligt. Desuagtet antager man, at en større krig altid bringer priserne op. Det fortsatte merforbrug af tonnage for transport synes ingen virkning at have.

Fra Sverige indførtes 6 700 cwt. bønner, værdi £ 2 056.

Is. Fra Norge indførtes i aaret 1900 16 243 tons til en værdi af £ 13 156, omtrent det samme kvantum som i aaret 1899. Isen tilførtes i 24 dampskibe, alle norske. Kvaliteten var udmerket, men priserne kun middelmaadige.

Trælast. Baade hvad kvantitet og pris angaar, var aarets omsætning tilfredsstillende. Priserne gik op i de fleste tilfælde, og aaret sluttede med gode resultater. Sagbrugene har været vel beskæftigede. Der har ikke været noget tvistemaal og heller ingen finansielle vanskeligheder.

Bygningsindustrien har været god og Glasgowudstillingen har forbrugt en stor mængde trælast. Fra Sverige indførtes 6 loads af teaktræ for £ 95.

Skibsfart. Fragterne har været meget gode, begyndte med meget fordelagtige rater og sluttede med en absolut kollaps. Regjeringens behov for transportskibe har holdt fragterne oppe, men fra midtsommer indvirkede udbrud af pest meget skadeligt, idet fartøjerne fra Glasgow maatte gaa i karantæne. Heldigvis var autoriteterne istand til at stanse sygdommen i løbet af 2 à 3

maaneder. Senere henimod slutningen af aaret var der en komplet stans i efterspørgsel efter tonnage. D'herrer August Leffler & Son og August Carlsson & Co., Göteborg, underholder regelmæssig fart mellem Glasgow og Göteborg via Manchester og Liverpool, og d'herrer Glen & Co., Glasgow, trafikerede dampskibe regelmæssig direkte mellem Glasgow og Göteborg.

Melbourne.

*Aarsberetning for 1900 fra konsul H. Gundersen,
dateret 13de marts 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	7	8 959	7	5 336	14	14 295	-	-	20	21 508	20	21 508
Sum	7	8 959	7	5 336	14	14 295	-	-	20	21 508	20	21 508
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	2	978	14	12 619	16	13 597	-	-	51	41 010	51	41 010
Sum	2	978	14	12 619	16	13 597	-	-	51	41 010	51	41 010
Totalsum af ladede fartøier	9	9 937	21	17 955	30	27 892	-	-	71	62 518	71	62 518
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	8	8 200	8	8 200	-	-	5	5 206	5	5 206
Sum	-	-	8	8 200	8	8 200	-	-	5	5 206	5	5 206
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	45	35 271	45	35 271	-	-	4	2 548	4	2 548
Sum	-	-	45	35 271	45	35 271	-	-	4	2 548	4	2 548
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	53	43 471	53	43 471	-	-	9	7 754	9	7 754

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 672 501.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 190 314.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 5 norske fartøier dr. 4 331 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 6 360 tons, til hovedstationen 1 dr. 575 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 696.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 793.00; heraf tilfaldt konsulen kr. 897.00. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 37.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 215.00; heraf tilfaldt konsulen kr. 107.00. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 737.00.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 91.00, i svenske sager kr. 37.00, i andre sager kr. 27.00, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 229.00, i svenske sager kr. 36.00, i andre sager intet.

Almindelig oversigt. Aarets betydeligste begivenhed for de australske kolonier er deres sammenslutning til et forbund, „The Commonwealth of Australia“, med en konstitution efter kanadisk mønster. Den 1ste januar 1901 valgtes som udgangspunkt for den nye tingenes orden, og det første commonwealth-parliament vil om et par maaneder blive aabnet i Melbourne. For at faa Western Australia med maatte de andre kolonier indrømme hin koloni retten til endnu i fem aar at opkræve told ved import af varer fra det øvrige Australien, medens det for de andre kolonier, som tilsammen danner „The Commonwealth“, er bestemt, at de inden to aar skal have afskaffet al interkolonial told og vedtaget en fælles tarif. Da samtlige medlemmer af „The Commonwealth's“ første statsraad tilhører det protektionistiske parti, raader i de øvrige kolonier og især i New South Wales betydelig frygt for, at den nye toldtarif vil blive en nær kopi af den nuværende Victorianske, medens paa den anden side adskillige industrier, som beskyttelsessystemet har kaldt tillive inden Victoria, trues med undergang, om en saavidt liberal tarif som den nu i New South Wales gjældende skulde blive antaget. Hver eneste her udkommende avis har i de sidste maaneder været fulde af argumenter for og imod høi told, og begge partier gaar ganske langt i sine fordringer og forventninger, men troligvis vil under tilbørligt hensyn til saavel etablerede industrier som til statskassens tarv en rimelig middelvei blive valgt, og ansees af mange en gennemsnitlig værditold af ca. 15 eller 20 pct. med en stor friliste som det sandsynlige resultat. Den nye toldtarif tør komme til at indeholde adskillige bestemmelser, som vil være af indgribende betydning ogsaa for de forenede rigers handel, men det er endnu for tidligt at have nogen begrundet mening om detaljerne.

En nylig offentliggjort befolkningsstatistik, der blandt andet viser, at befolkningen i kolonien Victoria i de senere aar har aftaget, anføres af beskyttelsessystemets modstandere som bevis for dets skadelighed, og ihvorvel andre aarsager kan have medvirket til det anførte resultat, synes man at maatte indrømme sandsynligheden af, at toldsystemet har været den vigtigste faktor.

Neppe nogensinde er kolonier grundede under heldigere forhold end de australske, og særlig gjælder vel dette om Victoria med sit udmerkede klimaat, sin frugtbare jord og sine rige guldminer, hvorfor man skulde have ventet, at befolkningen her vilde have tiltaget særdeles hurtig. Noget ganske andet viser sig imidlertid at være tilfældet; trods en mærkelig aftagen gennem de senere

aar i det procentvise antal af fødsler inden kolonien var dog overskuddet af fødte over døde i tidsrummet 1890—1899 hele 177 000 (der fødtes nemlig i denne periode 343 000 og døde 166 000), men alligevel steg befolkningens antal kun med 30 000. Kolonien maa følgelig ved overskud af udvandrede over indvandrede i disse 9 aar have tabt 147 000. I aaret 1899, det sidste, for hvilket statistik foreligger, gik koloniens indbyggerantal ned med 11 830, medens det i samtlige de andre kolonier udviste stigning; denne var dog aldeles ubetydelig i Western Australia, der ganske nær har efterlignet Victorias sterke toldbeskyttelse. Et andet forhold, der synes at udspringe fra samme rod, er, at medens der i de øvrige kolonier findes langt flere mænd end kvinder — eksempelvis i New South Wales et overskud af 102 640 — er forholdet omvendt i Victoria, hvor der findes 2 200 flere kvinder end mænd.

Tiltrods for at værdien af koloniens export i 1900 paa grund af lave uldpriser viser et mindre tal end importen, tyder al statistik forøvrigt paa, at handel og næringer befinder sig i en blomstrende forfatning. Den ovennævnte aftagen i befolkningen kan vel følgelig ikke have sin grund i for liden produktion eller uheldige afsætningsforhold, men maa snarere søges i en mindre heldig distribution af arbejdets udbytte eller i skattebyrdernes ulige fordeling.

For de tre kolonier, som hører til dette distrikt, var værdien af exporten og importen i de tre sidste aar:

	1898.	1899.	1900.
Exporten fra Victoria . .	£ 15 872 246	£ 18 567 780	£ 17 422 522
Importen til — . .	- 16 768 904	- 17 952 894	- 18 301 607
Exporten fra Tasmania . .	£ 1 803 369	£ 2 577 475	£ 2 610 617
Importen til — . .	- 1 650 018	- 1 769 324	- 2 073 657
Exporten fra Western Australia	£ 4 960 006	£ 6 985 642	£ 6 852 054
Importen til Western Australia	- 5 241 965	4 473 532	- 5 962 178

I samtlige tre kolonier har de vigtigste næringsveie gennemgaaende givet godt resultat, handelsomsætningen været jevn, handelsstandens stilling god og arbejdsklassens lønninger stigende, det sidste dog vistnok for en større del bevirket af, at et stort antal arbejdere sendtes som soldater til Sydafrika. Koloniernes budgetter er i fuld orden og deres kredit paa det engelske pengemarked vedblivende god.

Inden Melbourne har prisen paa fast eiendom, der for et par aar siden naaede et lavmaal, atter steget betydeligt, og byggevirksomheden er gjenoptaget.

Pengemarkedet var gennem hele aaret rigelig forsynet og renten forholdsvis lav. Ligesom i det foregaaende aar noteredes diskontoen paa 4 maaneders kjøbmandsveksler til 6 pct. à 7 pct. og „overdrafts“ 6 pct. à 8 pct., men undertiden kunde bedre vilkaar opnaaes. For deposita paa 6 maaneder betalte bankerne kun 1 pct. og for 12 maaneder 2½ pct., og Melbourne

Savingsbank gav fremdeles kun $2\frac{1}{2}$ pct. rente paa beløb op til £ 150 og 2 pct. paa overskydende beløb op til £ 250, hvilket sidste synes urimelig lavt. Sparebankerne i de øvrige kolonier, hvor pengeforholdene ligner de herværende, har givet 3 à $3\frac{1}{2}$ pct. For veksler paa London beregnedes procentvis følgende kurser.

Ved kjøb.

Noteringer :		a vista.	60 dages sigt.
Fra 1ste januar	til 13de marts . . .	$99\frac{1}{4}$	$98\frac{3}{4}$
„ 13de marts	- 16de april . . .	$99\frac{1}{2}$	99
„ 16de april	- 24de april . . .	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$
„ 24de april	- 17de juli . . .	—	$99\frac{1}{4}$
„ 17de juli	- 25de september .	100	$99\frac{3}{4}$
„ 25de septbr.	- 23de oktober . .	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$
„ 23de oktbr.	- 31te december . .	—	$99\frac{1}{4}$

Ved salg.

Fra 1ste januar	til 13de marts . . .	101	$100\frac{1}{4}$
„ 13de marts	- 24de april . . .	—	$100\frac{3}{8}$
„ 24de april	- 17de juli . . .	$101\frac{1}{8}$	$100\frac{5}{8}$
„ 17de juli	- 23de oktober . .	—	$100\frac{1}{2}$
„ 23de oktbr.	- 31te december . .	101	—

Almindelig alderdomsforsørgelse indførtes i Victoria; men den valgte form synes ikke at have været heldig, og det har allerede vist sig, at antallet af dem, som forlanger pension, er omtrent dobbelt saa stort som beregnet, samt at en masse velstaaende folk ikke undser sig for at søge sin forsørgelsespligt for gamle paarørende kastet over paa staten.

Post og kommunikationer. Fra den 1ste april dette aar vil atter inden kolonien Victorias grænser blive indført pennypoorto for breve af ikke større vægt end $\frac{1}{2}$ ounce, og man venter, at inden ret længe samme porto vil blive gjældende over hele Australien.

Ved kontrakt med „The Eastern Extension Telegraph Company“, som aabner en ny linje til Australien over St. Helena, Sydafrika og Mauritius, fik Western Australia, Tasmania og South Australia sin tidligere telegraphporto til Europa nedsat fra respektive 4 sh. 9 d, 5 sh. 6 d og 4 sh. 9 d pr. ord til 4 sh. pr. ord fra 1ste mai 1900 og yderligere til 3 sh. 6 d pr. ord fra 1ste januar 1901, og senere har New South Wales sluttet sig til og faaet sin takst nedsat til 3 sh. 6 d; men i Victoria og Queensland har man følt sig bunden af hensyn til et kompani, der nedlægger en kabel over Stillehavet og derfor ikke har villet gjøre nogen overenskomst med „The Eastern Extension Telegraph Company“, og som følge heraf gjælder endnu fra disse to kolonier den gamle takst af 4 sh. 10 d pr. ord.

Jernbanebygning paagaar i nogen udstrækning i alle tre til dette distrikt

hørende kolonier, men omfatter for tiden alene hibaner og nogle smaa forlængelser af allerede eksisterende stambaner. En plan, som antagelig i en nær fremtid vil blive realiseret, er foreningen af Western Australias og de østlige koloniers jernbanenet ved en bane gennem den lange, hidtil saa godt som ubeboede og tildels ørkenagtige kyststrækning vestenfor Spencergulften.

For agerbrug og fædrift var aaret i det hele kun middels godt. Kolonien Victorias hvedehøst 1899—1900 viste sig, da en nøjagtig statistik var opgjort, adskillig mindre end tidligere beregnet, dog kunde i aarets løb ca. 215 000 tons exporteres, men markedets stilling var ikke synderlig gunstig for landmændene og end mindre for exportørerne. I modsætning til, hvad tilfældet har været i flere af de foregaaende aar, fluktuerede priserne kun ubetydelig og gik aldrig under 2 sh. $7\frac{1}{2}$ d pr. bushel, men heller ikke højere end 3 sh. $1\frac{1}{2}$ d, altsaa en forskjel mellem højeste og laveste pris af kun 6 d mod 11 d i det foregaaende, og 1 sh. 11 d i det næstforegaaende aar. Landmændene synes foreløbig at have opgivet sine forsøg paa hvedeexport for egen regning, men vedbliver i stor udstrækning at spekulere i varen indenlands, noget som hjælper til at regulere priserne paa Melbournemarkedet samt til, naar høsten har været god, at udstrække skibningssæsonen næsten over det hele aar.

Det foregaaende aars betydelige hvedeordres fra Middelhavslandene udeblev saagodtsom aldeles, og afsætningen til Indien indskrænkedes meget, men herfor erholdt man fuld erstatning ved øget efterspørgsel fra Sydafrika for alskens landbrugsprodukter. Hvor betydelig denne efterspørgsel var, fremgaar af, at der alene i de første 6 maaneder af 1900 exporteredes fra Victoria til Sydafrika følgende mængder af:

Hvede	148 322	centals
Hvedemel	178 606	—
Havre (hvoraf dog endel i transit fra andre kolonier)	436 710	—
Frosset faarekjød	14 274	—
Hø og grønfoder	183 000	tons
Præservedet kjød	496 000	lbs.
Do. frugt	427 000	—
Do. melk	106 552	—
Biscuits	693 169	—
Smør	1 857 486	—
Levende heste	4 704	stk.
Do. okser	1 084	—
Do. faar	9 422	—

og exporten fortsættes til den del af verden fremdeles og ventes at ville vedvare gennem mange aar.

H v e d e m e l har ligesom i det foregaaende aar holdt sig forholdsvis billigt, og noteres saadant af prima kvalitet for tiden kun £ 6. 0. 0 à £ 6. 7. 6 pr. ton f. o. b. her.

H a v r e lønnede sig i de nærmest foregaaende aar, men især i det sidstforløbne ganske anderledes for landmændene end hvede. Under stærk efter-

spørgsel fra Afrika holdt prisen for „algerian“, som her mest dyrkes, sig mellem 2 sh. 3 d og 2 sh. 6 d pr. bushel, og da afkastningen pr. acre beregnes at have været gennemsnitlig 22½ bushel, vil dette selv med den laveste af de to anførte priser have givet et brúttoudbytte af 50 sh. 7½ d pr. acre, hvilket er næsten det dobbelte af, hvad hvededyrkning gav. Som følge heraf tilsaædes for høsten 1900—1901 et meget større areal end tidligere med havre, og da udbyttet blev godt, regner man at have et meget stort overskud for export. Havrehøsten i de sidste fire aar regnes at have givet:

i 1897—1898	4 809 000 sække
- 1898—1899	5 523 000 --
- 1899—1900	6 116 000 ---
- 1900—1901	8 276 000 ---

Afkastningen af byg var under middels baade med hensyn til kvantitet og kvalitet, og priserne lave; derimod gav mais en god høst. Begge disse kornsorter dyrkes mest kun for landets eget behov.

For uld, Australiens vigtigste exportartikel, var det forløbne aar ugunstigt. Medens hele Australiens uldexport gennem aarene 1895—1899, mest paa grund af ofte indtrædende vandmangel, svandt ind fra 2 270 000 baller til 1 908 000, har afkastningen inden kolonien Victoria i de sidste to aar tiltaget i ret betydelig mon; men efter de enormt høje priser, som betaltes i 1899, er fulgt et prisfald, som for denne koloni alene betyder et tab paa £ 1 500 000. Samme grad af „merino tops“, der i november 1899 naaede 34 d pr. lb., betaltes i oktober 1900 kun med 18¼ d, og i samme periode faldt de sorter, som især søges for det amerikanske marked, fra 16 à 19½ d ned til 11½ à 12½ d. For de simple sorter var prisfaldet endnu mere markeret; ved aabningen af sidste sæson, i oktober 1900, solgtes „crossbred coarse“ for 4 à 5 d, „medium“ for 5½ à 6½ d, „good“ for 7 à 8½ d og „superior“ for 9 à 10½ d, men gik i de følgende uger tildels endnu ¼ d à ½ d lavere, hvilke priser for „coarse“ og „medium“ skal være de laveste, som nogensinde her har været gjældende. Mod slutningen af sæsonen indtraadte atter en jevn, men ikke betydelig stigning. Merinould holdt sig forholdsvis adskillig bedre i pris, hvortil vel aarsagen er, at antallet af merinofaar er i aftagende; denne slags faar holdes nu mest kun i de nordlige dele af Australien. Ulden fra Victoria var i den sidste sæson ualmindelig ren og fri for græsfrø.

Exporten af smør, der i nogle faa aar har naaet op til en forbausende høide, vedblev at stige og androg til 37 795 067 lbs. mod 36 254 269 lbs. i det foregaaende aar, hvilket repræsenterer en forøgelse i mængde af 1 540 798 lbs. og i beregnet værdi af £ 84 773. At forøgelsen ikke blev endnu større, skyldes vedvarende koldt veir i vaarmaanederne. I flere distrikter, hvor man tidligere næsten udelukkende beskæftigede sig med hvededyrkning, har man helt eller delvis opgivet denne, for istedet at slaa sig paa meieribedriften, der ansees for at give baade bedre og sikrere udbytte.

I Tasmania, hvor regnmængden var usædvanlig liden, gav agerbruget kun i et par distrikter et godt udbytte, men i den øvrige del af landet et middelmaadigt og tildels meget derunder.

Fædriften lykkedes noget bedre, og som vanligt solgtes en mængde kostbare stamfaar til de andre kolonier; 3 976 saadanne dyr, der importeredes fra Tasmania til Victoria i 1899, betaltes her med tilsammen £ 27 073, og i 1900 var antallet endnu større og gennemsnitsprisen omtrent den samme.

Frugtavlen lykkedes særdeles godt; af æbler høstedes 643 000 bushels, og eksporten heraf androg til 170 099 kasser. Af humle avledes 12 000 bushels mindre end i det foregaaende aar, uagtet det beplantede areal var 118 acres større.

En mængde smaa landeierdomme, især i øgnen omkring Hobart, udbydes tilsalgs til billige priser. Vanskeligheden ved at drive dem ligger i, at der ikke er tilstrækkelig billig arbejdshjælp at faa, og terrænet tillader ingen udstrakt anvendelse af maskiner. Eierne forlader disse brug, fordi de finder arbeidet i minerne mere lønnende.

I Western Australia ligger agerbruget og fædriften endnu langt tilbage, og saavel kornvarer og foderstoffer som kjød og smør importeres fremdeles i ganske store mængder fra de andre kolonier.

Exporten fra Victoria af huder, læder, talg samt frosset og præserveret kjød androg til omtrent samme mængde som i det foregaaende aar.

Bergværksdrift. Efter en tiaarsperiode af stadig fremgang i Australias guldproduktion indtraadte i 1900 ikke ubetydelig tilbagegang i samtlige kolonier. Heldigvis er hovedårsagen hertil ingen anden, end at rigeligere adgang til arbejdsfortjeneste ved anden beskæftigelse har trukket væk en god del af minearbejderne; samtidig med at adskillige tusinder unge mænd sendtes til krigen i Sydafrika, krævede agerbruget i samtlige kolonier forøget arbejdskraft, og landmændenes stilling satte dem istand til at betale noget højere lønninger end tilforn, hvorfor mange „alluvial diggers“ forlod sine „claims“, medens flere af de egentlige guldminer maatte arbejde med reduceret arbejdsstok. Der er intet tegn til mindre malmforekomst i de bedre af gruberne, og for hver en, som arbejdes ud, aabnes der stadig nye. Naar desuagtet guldminernes udbytte, særlig i Western Australia, ofte er meget utilfredsstillende for aktionærerne, skyldes dette snarere overkapitalisation end nogen fattigdom paa guldførende sten. Fra hele Australia steg gulduddyttet fra 1 588 000 oz. i 1890 til 4 462 500 oz. i 1899, men faldt i det forløbne aar til ca. 4 175 000 oz., vurderet til noget over £ 15 600 000. For Western Australia, der nu, hvad guldproduktionen angaar, indtager første rang blandt de australske kolonier, steg produktionen i den nysnævnte periode fra ca. 23 000 til 1 643 000 oz., hvilken stigning især fandt sted i aarene 1897 til 1899, men i 1900 udvandt kun ca. 1 580 000 oz. I Victoria har udviklingen været kraftig men jevn, fra 588 000 oz. i 1890 til 854 000 oz. i 1899, men faldt i 1900 til 807 000 oz., dog har man godt haab om, at stigning atter vil indtræde. I Tasmania er driften paa guld forholdsvis mindre betydelig.

Aarets høje priser for stenkul fra New South Wales har i nogen maade bidraget til at øge produktionen ved kulminerne i alle tre kolonier, som hører til dette distrikt, dog langt fra ikke saa meget, som man kunde vente; thi langvarige striker saavel i Victoria som i Western Australia har

hindret arbeidet. Udbyttet er i Western Australia og Tasmania endnu forholdsvis ubetydeligt, men i Victoria findes allerede 6 kulminer, der tilsammen beskæftiger nær 1 000 mand og i det forløbne aar producerede 262 000 tons. Videnskabelige undersøgelser skal have vist, at denne koloni ogsaa har ganske overordentlig rige leier af brunkul, men disse ligger endnu saagodtsom ganske ubenyttede.

I kolonien Tasmania optager bergværksdriften fremdeles det meste af landets kapital og arbejdskraft, medens landbonæringen er mindre paaagtet. Der anmeldes i aarets løb en mængde nye skjærp for tin, sølv, kobber, stenkul, asbest og bismuth. Tin, som for endel aar siden spillede hovedrollen, indtager nu kun anden rang, uagtet det sidste aars høje priser for dette metal foranledigede, at endel mindre rige miner, der var nedlagt, igjen aabnedes. Kobber er nu kommet i forgrunden. Der exporteredes fra Tasmania i 1899 kobber for £ 761 880, tin for £ 281 947, guld for £ 201 235 og sølv for £ 200 869, mod respektive £ 317 429, £ 150 586, £ 226 288 og £ 216 893 i 1897.

En dansk ingeniør, der tidligere har ledet betydelige arbejder i Queensland, fik forrige aar i opdrag af den tasmaniske regjering at udarbejde planer og overslag over adskillige vandbygningsarbejder til bedre forsyning for minerne i de østlige distrikter, og turde der særlig i Tasmania være plads for flere dygtige, theoretisk og praktisk uddannede bergmænd; dog er offentlig ansættelse yderst vanskelig at erholde, og middelmaadigheder har man fuldt op af inden landet. I regelen maa den fremmede, som vil lykkes i nogetsomhelst i Australien, finde sig i at begynde nedenfra, altsaa som vanlig dagarbejder, selv om han har taget de høieste examina. Inden Victoria har man tilstrækkelig mange hertillands uddannede bergmænd.

Trælast. Den samlede import til Victoria af alle slags trælast udgjorde i tiden fra 30te juni 1899 til samme datum i 1900 ialt ca. 61 700 000 sup. feet mod 67 000 000 i foregaaende og 47 000 000 i den næstforegaaende aarsperiode, medens forbruget i de samme perioder er beregnet til respektive 74 560 000, 58 000 000 og 51 000 000. I aarets sidste halvdel var tilførslerne rigelige, men da beholdningerne var smaa, nemlig kun ca. 23 000 000 sup. feet pr. 30te juni 1900 mod ca. 35 000 000 et aar tidligere, og da forbruget tiltog, kunde priserne holdes saavidt høje, at handelen i det hele maa ansees at have givet importørerne ret tilfredsstillende resultat, saameget mere som man gjennem hele aaret var forskaanet for betydeligere tab ved fallitter eller stærke fluktuationer i priserne. Der var jevn fremgang overalt undtagen i omsætningen af kauri, for hvilken træsort det til sine tider var omtrent umuligt at skaffe tonnager til nogenlunde rimelig fragt.

Af høvlede bord og weatherboards importeredes i 1900 ca. 32 000 000 sup. feet mod ca. 22 500 000 i 1899, men forbruget var ogsaa betydelig — antagelig mindst 3 000 standards — større end i de nærmest foregaaende aar, og adskilligt skibedes fra Melbourne til nabokolonierne. Priserne holdt sig gjennem aarets tre første maaneder uforandrede som i forrige beretning angivet, steg derpaa lidt i april og noget mere i mai, hvorefter de atter holdt sig jevnt lige til i august, da de under stærk tilførsel gik lidt tilbage for derefter atter at holde sig omtrent uforandrede lige til aarets udgang.

Der har i aarets løb været betalt for:

			Furu.		Gran.
Floorings	. .	6"×1 $\frac{1}{8}$ "	9 sh. 9	d—12 sh. 0 d	8 sh. 6 d—9 sh. 6 d
—	. .	6"× $\frac{7}{8}$ "	8 sh. 9	d—10 sh. 0 d	7 sh. 6 d—8 sh. 0 d
—	. .	6"× $\frac{3}{4}$ "	6 sh. 6	d—7 sh. 6 d	6 sh. 3 d—7 sh. 0 d
—	. .	6"× $\frac{5}{8}$ "	5 sh. 6	d—6 sh. 6 d	5 sh. 3 d—6 sh. 0 d
—	. .	6"× $\frac{1}{2}$ "	4 sh. 10 $\frac{1}{2}$	d—5 sh. 3 d	4 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d—5 sh. 0 d
—	. .	6"× $\frac{3}{8}$ "	4 sh. 0	d—4 sh. 6 d	3 sh. 9 d—4 sh. 3 d
Weatherboards.	4 out		5 sh. 6	d—5 sh. 9 d	5 sh. 0 d—5 sh. 3 d

Senest er noteret for 6"× $\frac{7}{8}$ " furu 9 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d, gran 7 sh. 3 d og for weatherboards, furu, 5 sh. 3 d, gran 4 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d, til hvilke priser enkelte af de ladninger, som nu er underveis hertil, antagelig ikke vilde kunne sælges uden med tab; men da der ikke ventes nogen stor tilførsel, medens der er al udsigt til øget efterspørgsel, ansees det sandsynligt, at nogen prisstigning snart vil indtræde.

Af furuplanker og battens importeredes kun ca. 2 744 000 sup. feet, hvilket betydelig understiger behovet. Norske planker fandtes i begyndelsen af året saagodtsom ikke i markedet, men i august, september og november ankom nogle smaa mængder. For svenske planker betales først kun respektive 6 $\frac{1}{2}$ d, 5 $\frac{1}{2}$ d og 5 d for tertia 11"×3", 9"×3" og battens, alt beregnet pr. engelsk fod 3"×9"; men i juni, juli og august gik priserne efterhaanden op til respektive 7 d, 6 $\frac{1}{2}$ d og 6 d, over hvilket maal de ikke let kan komme, da amerikansk redwood benyttes istedetfor svensk furu, naar den sidste bliver saavidt dyr. For norske planker naaedes ingenlunde samme pris.

For norske og svenske granplanker var markedet omtrent tomt, idet spruce foretrakkes, og har forbruget af sidstnævnte træsort i de senere aar stærkt tiltaget; der ankom af samme henimod 7 500 000 sup. feet, som knapt nok har dækket behovet. Priserne steg i aarets første 8 maaneder nogenlunde jævnt fra 3 d pr. fod 3"×9" til 4 d, hvorefter de atter gradvis faldt til 3 $\frac{1}{2}$ d, 3 $\frac{3}{8}$ d og 3 $\frac{1}{4}$ d, hvilket er den pris, som for tiden noteres.

Af oregon ankom 23 000 000 sup. feet, hvilket er over dobbelt saa meget som i det foregaaende aar. Priserne steg gradvis fra £ 6. 10. 0 pr. 1 000 sup. feet til £ 8. 0. 0, som naaedes i mai maaned, hvorefter de atter lige jævnt gik nedover til £ 6. 5. 0, som nu gjælder.

Ogsaa de andre amerikanske træsorter, og navnlig Californian redwood, vinder stadig mere favør paa dette marked, og var de importerede mængder for året og de noterede priser følgende:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1 000 sup. feet.
White pine shelving	896 529	£ 10. 0. 0 til £ 12. 0. 0
Clear pine	182 401	" 16. 0. 0 - " 18. 0. 0
Sugar pine }	4 436 360	{ " 12. 10. 0 - " 14. 0. 0
Yellow pine }		{ " 11. 0. 0 - " 12. 0. 0
Californian redwood	3 531 012	" 8. 0. 0 - " 8. 15. 0

Forbruget af disse træsorter er fremdeles tiltagende; „white pine shelving“ anvendes især til saakaldt „blocked fronts“ paa forsiden af huse, der forøvrigt klædes med „weatherboards“, og „redwood“ fortrænger tildels „Baltic deals“.

Af kauri og kahikatea fra New Zealand tiltog importen betydelig, uagtet det gennem hele det sidste halvaar var yderst vanskeligt at erholde fragtleilighed til nogenlunde rimelig pris. Der ankom af førstnævnte træsort over 12 500 000 sup. feet, og af sidstvævnte ca. 8 200 000 sup. feet, mod respektive ca. 10 000 000 og 7 500 000 sup. feet i 1899. Priserne holdt sig gjennemgaaende høje og steg for kahikatea — der er uundværligt for fabrikation af smørkasser — til en tid overordentlig høit.

Forbruget og importen af Queensland cedar tiltog betydelig, nemlig fra 150 000 sup. feet i 1899 til nær 430 000 sup. feet i 1900. Prisen holdt sig jevn, mellem grænserne 32 sh. 6 d og 37 sh. 6 d pr. 100 sup. feet.

Udsigterne for det kommende aar synes gode i alle brancher af trælast-handelen.

Tasmania og Western Australia faar tildels sin forsyning af norsk og svensk trælast fra nabokolonierne, men importerer ogsaa endel direkte. Exporten af hard-wood fra disse kolonier er af stigende betydning og giver regelmæssig og fordelagtig beskæftigelse for flere fartøier fra de forenede riger.

Forbruget af de westaustralske træsorter jarrah og karri, hvilke især anvendes til kaibygninger, jernbanesleepers og til blocks for gadebrolægning, tiltager i alle lande, hvor de er indført. Exporten androg i aaret 1897 til noget over 47 000 loads og i 1898 til over 81 000 loads, og vil visselig vedblive at stige, om end neppe i samme proportion. De vestaustralske skove er nemlig meget aabne, saa arealet rundt en sagmølle forholdsvis snart bliver udhugget, og da træet maa føres til sagen paa jernbane, bliver transporten lettelig for kostbar.

Exporten af sandalwood, især til Kina, var tidligere ret betydelig, men er nu svundet ind til en og anden liden last leilighedsvis.

Fisk. Uagtet de tre kolonier, som hører til dette distrikt, har ret betydelige fiskerier, indføres en stor mængde fiskevarer, især fra Amerika og fra Skotland. Hovedimportør i Melbourne af norske og svenske fiskevarer er nordmanden Rasmus Parelus, 44 Viaduct Buildings, Flinders Street, der har gjort handelen med disse varer til sin specialitet.

I det forløbne aar har forbruget af fiskevarer været noget mindre end vanligt, væsentlig paa grund af, at sommermaanederne var forholdsvis kølige; thi saalænge veiret ikke er altfor varmt, foretrækkes hertillands kjødretter.

Klipfisk aflanger ankom mest fra Skotland og betingede fra $4\frac{1}{2}$ d til $4\frac{3}{4}$ d pr. lb., leilighedsvis 5 d. Skind- og benfri klipfisk har vundet stor favør, og importeres saavel fra Amerika som Norge, men den amerikanske vare vinder i konkurrancen, væsentlig paa grund af sin billige pris; den var iaar hersteds altid at erholde til $4\frac{1}{2}$ d à $4\frac{3}{4}$ d, høist 5 d, medens der for den norske forlangtes 6 d.

Naar den norske klipfisk kommer heldig frem, er den anerkjendt som mere velsmagende end den amerikanske; men medens den sidstnævnte altid er veltørret og fri for mid eller sop, hænder det ret ofte, at den norske ankommer i mere eller mindre bedærvet tilstand. Den amerikanske fisk ankommer i spigrede kasser paa 30 lbs., den norske enten i pløiede trækasser eller i blikkasser, altsaa i kostbarere og tættere emballage. Den norske fisk ankommer i uregelmæssige leveringer og er ofte ikke at erholde, hvilket ogsaa for detaljhandlerne er en grund til at foretrække amerikansk vare.

Saltet sild ankommer mest fra Skotland, og Norges andel i vort markeds forsyning synes aftagende, uagtet norsk vare jevnt har opnaaet bedre pris end den skotske. Halvtønder er den eneste emballage, som gaar. For skotsk sild betaltes 20 sh. à 24 sh., medens for nogle maaneder siden for et parti paa 50 halvtønder norsk sild sendtes afregning à 29 sh. pr. halvtønde, og kunde der i de sidste par maaneder været solgt betydelig mere til samme høie pris, men da var der ingen norsk sild i markedet.

Røgede sardiner fra flere norske fabriker solgtes i betydelig mængde, men stærk konkurrence har drevet prisen ned til 4 sh. à 4 sh. 6 d pr. dusin æsker.

Smaapartier ansjos i dunker finder her et ganske fordelagtigt marked, naar kvaliteten er prima, ellers ikke. Ansjos af simplere sort, ankommen i mindre god stand, har tildels gjort kjøbmændene bange for denne vare.

Af præservede sild, nedlagt paa forskjellige maader, hidkommer en mængde fra Skotland, og fra Norge skulde man antage, at lignende varer burde kunne optage konkurrancen. Skotske „kippered herrings“ i 1 lb. blikdaaser noteres til 8 sh. 6 d à 9 sh. pr. dusin og do. fersk sild 6 sh. à 6 sh. 6 d. „Red herrings“ kommer i æsker, som tager to dusin sild og koster ca. 28 sh. pr. dusin æsker.

Tolden paa alskens præservede fiskevarer er 2 d pr. lb. og for tørret eller saltet fisk 5 sh. pr. cwt.

Af brunblank tran og medicintran fra Norge solgtes omtrent det vanlige kvantum.

Af de andre norske og svenske varer, som i tidligere aar har været importerede hertil, synes omsætningen ikke at ville tage nogen fart, og de kjøbmænd, som har befattet sig med samme, har havt lidet udbytte af sit arbejde og i mange fald givet det op som haabløst. Anderledes kan det heller ikke være, saa længe vore lande ingen direkte linje har paa Australien, medens saagodtsom alle andre civiliserede lande nyder denne fordel. I den meget betydelige artikel trykpapir kan vi uden tvil, hvad kvalitet og f. o. b. pris angaar, optage konkurrancen med alle andre lande, og for nogle aar siden saa det ogsaa ud til, at vi skulde faa fast fod paa dette marked; men de bedre og billigere kommunikationer, som staar til de andres og navnlig til amerikanernes raadighed, har sat vore konkurrenter istand til igjen at fortrænge det norske og svenske papir. Endel varer, som er specialiteter for vore lande, og som er saavidt værdifulde, at de taaler høi fragt som f. eks. separatorer, „primus“-kogeapparater og præservede fiskevarer, vil altid i nogen grad finde afsæt-

ning her; andre, saasom fyrstikker, glasvarer og visse jern- og staaalvarer, kommer hid via London og Hamburg tildels som engelsk eller tysk vare eller ialfald ved formidling af engelske og tyske kjøbmænd, og atter andre af vore varer, nemlig de, som i forhold til sin værdi kræver størst tonnage, saasom cement, kridt, marmor, granit, træpap, tapeter, tjære og kjønrog etc. importeres ikke let, uden naar leilighedsvis ekstra billig fragt kan opdrives. Men af samtlige maatte afsætningen kunne flerdobles, dersom man kun havde en direkte linje — seil- eller dampskibslinje — med moderate fragtsatser og afgang mindst tre eller fire gange om aaret. At en saadan linje ogsaa sandsynligvis vilde lede til direkte kjøb herfra af visse australske produkter, er ved tidligere leilighed blevet paavist.

Frugtmarkedet var gjennem hele aaret overordentlig gunstigt for rederierne, og der er al udsigt til, at udfragterne herfra vil holde sig udmerket gode ogsaa gjennem det kommende aar trods den nedgang, som allerede har fundet sted i andre dele af verden. Heldigvis var vore skibe i det hele bedre disponerede end i de nærmest foregaaende aar, dog vilde rederierne uden tvil i flere tilfælde have kunnet drage endnu større fordel af de heldige konjunkturer, navnlig om de ikke havde været saa altfor ængstelige for at sikre sig returfragter lang tid i forveien; thi derved kom de ofte til at acceptere kulfragter for nye og gode skibe i tilfælde, hvor anden og mere lønnende last kunde været at faa. De faa skibsførere, der havde frie hænder til selv at disponere sine fartøier, opnaaede gjennemgaaende gunstige resultater. En merkethed er, at ingen af vore dampskibe søgte hidud; rigtignok viste det sig for nogle aar siden, da forsøg gjordes paa at seile dem i maanedsfart mellem australske byer, at dette ikke let vil lykkes, væsentlig fordi fremmede skibe maa betale fulde lodspenge, medens britiske ved at ansætte saakaldte „Exempt masters“ praktisk talt undgaar erlæggelsen deraf; men man skulde tro, at flere af vore dampskibe vilde have kunnet gjøre det mindst lige saa godt i vanlig fart paa Australien som i andre farvande, og særlig har der været rum for flere store „tramps“ i transporten af stykgods og petroleum fra Nordamerika og hvede, foderstoffer, heste m. v. herfra til Sydafrika. Med de i de sidste par aar gjældende fragtsatser vilde ogsaa dampskibe med stor fordel have kunnet seile mellem Australien og Nordamerikas vestkyst med stenkul op til Honolulu eller California og trælast tilbage fra Puget Sound til australsk havn, ligesom ogsaa dampskibe, naar de først var her paa stedet, iaar ofte kunde opnaaet tilfældige særdeles høje kystfragter, mest med australsk trælast.

Med trælast fra Norge ankom 7 norske skibe mod 7 i 1899 og 6 i 1898; 6 af disse ankom fra Fredrikstad med fragter af respektive 62 sh. 6 d, 60 sh., 59 sh. 9 d, 60 sh., 58 sh. 3 d og 55 sh. Til Fremantle ankom 1 norsk skib med trælast fra Norge og 2 fra Sverige, og til Tasmania 1 fra Norge og 1 fra Sverige, men for den største del foregik importen af „Baltic“-trælast i engelske og tyske skibe. Man er tilbøielig til at tro, at disse fragter ikke tilbørlig noteres af vore rederier; vistnok er fragtsatsen forholdsvis lav, men farten ikke paa langt nær forbunden med saadan risiko og slitage paa fartøierne som f. eks. stykgodsfragterne fra London, Hamburg og Newyork, hvilke ofte nok akcepteres af vore skibe. Resultatet af hidreisen hjemmefra kunde ogsaa betydelig forbedres, om man, som engelske rederier stadig gjør, undgik at tage ballast og istedet derfor under trælasten tog støbejern, cement, kridt, ildfast mursten eller lignende tunge varer enten for rederiets egen regning eller mod fragt.

Fra Canada ankom kun et af vore fartøier, hvilket bragte planker fra Metis à 75 sh. pr. std.

Fragterne fra Nordamerikas vestkyst, hvilke i de nærmest foregaaende fire aar gradvis havde steget fra ca. 37 sh. 6 d til 50 sh. à 65 sh. pr. 1 000 sup. feet, holdt sig iaar for det meste mellem 60 sh. og 65 sh.; men intet af vore fartøier tog del i denne fart undtagen et lidet barkskib, der bragte redwood fra Eureka til Melbourne à 57 sh. 6 d. Som før oftere paa-peget er her et godt felt for skibe, der paa grund af klasse og alder ikke kan faa kornfragter; men betingelsen for, at seiladsen skal blive saa fordelagtig som mulig, er, at skibene lægges i fast rute med kul østover og trælast vestover, hvorhos de bør være forsynede med dampwinch samt have meget store luger og porte.

Hvedefragterne har været storartede, og vore skibe har faaet en forholdsvis god andel i samme, idet 17 af dem lastede hvede fra Melbourne og Geelong. I denne fart foretrækkes seilfartøier, fordi disse giver afskiberen langt bedre anledning til at benytte sig af de vexlende konjunkturer og til at sælge i det fordelagtigste marked. Sender han sin vare med dampskib, maa han enten sælge i den eller de havne, hvortil dette er bestemt, eller ogsaa have betydelige omkostninger ved omladning og videreforsendelse, medens han kan lade et seilskib først anløbe ordrehavn og derefter losse i hvilken som helst god havn inden det ved certepartiet bestemte omraade. Medens det i tidligere aar har været vanligt at slutte skibene enten for Europa alene eller for Sydafrika alene, og i sidstnævnte fald med lavere fragt end i førstnævnte, har befragterne iaar for det meste søgt at faa ind i certepartierne begge „options“ samt været villige til at indrømme samme fragt for Sydafrika som for Europa.

Hvedeskibningen paagik gennem det hele aar, hvilket formodentlig ogsaa vil blive tilfældet i aaret 1901, da den sidste høst har været rig, og alles interesser tjenes bedst ved, at skibningen ikke forceres.

I aarets første tre maaneder var den gjældende fragt omkring 32 sh. 6 d, men faldt i de følgende to maaneder til 28 sh. 6 d à 28 sh. 9 d. Mod slutningen af juli naaedes atter 32 sh. 6 d, og i august tilbødes 35 sh. til direkte havn i Sydafrika. I september og oktober, den tid paa aaret, da man begynder at rette sine spekulationer efter beregninger over den kommende høst, steg fragterne yderligere og fluktuerede betydelig; 37 sh. 6 d betaltes, og 40 sh. blev tilbudt for prompte lastning. I november og december indtraadte atter normale forhold, med noteringer mellem 30 sh. og 32 sh. 6 d, hvilken sats af flere antages at ville blive gjældende langt ind i dette aar og maa ske gennem hele aaret. Til sammenligning anføres, at man i de foregaaende aar altid har anseet 27 sh. for at være en særdeles god fragt og omtrent det høieste, som kunde ventes. Fartøier paa 1 000 til 1 300 reg.-tons synes at opnaa de forholdsvis bedste hvedefragter. I jannar maaned ankom hertil fra Kristiania et norsk seilskib paa 1 242 reg.-tons med trælast à 48 sh. 9 d, og var længe før hidkomsten sluttet at laste hvede for Algoa Bay à 25 sh., hvilken sidste fragt jo under almindelige forhold maa kaldes god, men den var antagelig aarets laveste. Ogsaa et par andre norske skibe gik paa samme maade glip af en betydelig del af den profit, som de kunde og burde havt, men paa den anden side naaede ogsaa flere af dem aller høieste fragtsatser; et norsk skib paa 1 127 reg.-tons fik nemlig 37 sh. 6 d til Falmouth f. o., og et andet paa 1 061

reg.-tons samme fragt til Capetown. Det sidstnævnte fartøi var kommet til Newcastle, N. S. W., under kulcerteparti for Sydamerikas vestkyst, men da det viste sig, at det vilde have at yente 3 à 4 maaneder paa tørn for kullast, fik det antagelig mod en betydelig godtgjørelse tilladelse til først at gjøre en reise fra Melbourne til Sydafrika. Et tredie norsk skib fik 36 sh. 6 d for hvede herfra direkte til London, og et fjerde, som disponeredes af sin kaptein, sluttedes tre gange à 35 sh. for Sydafrika med ialt $3\frac{3}{4}$ pct. kommission og forøvrigt paa gode vilkaar, der blandt andet gjorde det muligt for samme i lossehavnen at faa udbetalt en betydelig sum liggedagspenge, medens de andre eller ialfald flerheden af dem ingen saadanne kunde erholde.

Befragterne søger ofte at faa ind i certepartierne frihed til at laste i Melbourne, „og/eller Geelong“ uden forøget fragt. Denne klausul bør undgaaes. Dersom et i ballast ankommende skib sluttes for lastning i kun én af disse havne, og det faar sin ordre senest ved indseilingen til Hobsons Bay, kan det for skibet være omtrent ligegyldigt, hvilken lasteplads vælges, ja Geelong kan endog maaske falde en smule billigere; men er et skib først kommet til Melbourne, medfører skiftning til Geelong en ikke ubetydelig merudgift, der kan anslaaes til mellem £ 50 og £ 70 for et fartøi paa 1 200 à 1 300 reg.-tons, og følgelig bør herfor haves et fragttillæg af mindst 6 d pr. ton. Endel, mest engelske, fartøier har i sine certepartier faaet ind 9 d tillæg, tildels endog 1 sh., for lastning i Geelong, medens andre intet saadant har havt, og følgen heraf har for disses vedkommende været, at befragterne efter at have givet stivningslast hersteds har kunnet presse ud af dem visse summer, oftest vel ca. £ 50, ved trusel om at sende dem til Geelong og antages at have gjort det endog i tilfælde, hvor de aldrig havde tænkt at lade vedkommende skib komplettere ladningen i Geelong.

Transporten af uld til de Forenede Stater er nu næsten helt og holdent overtaget af dampskibene; dog fik i forrige maaned et norsk skib paa 753 reg.-tons en fragt af £ 1 800 „en rouge“ for uld til Boston; da markedet stillede sig uheldigt, kunde befragteren ikke engang skaffe $\frac{2}{3}$ last; dog tabte han ikke synderlig herpaa; thi han faar selv af afsenderne $\frac{5}{8}$ d pr. lb., hvilket med fuld last vilde givet omtrent £ 3 100 for samme skib.

Intet af vore fartøier bragte iaar stykgodslast hertil, og heller intet af dem bragte saadan herfra til havn udenfor Australien, naar undtages at tvende, der gik til Maldon Island for at laste guano, medhavde omtrent ballastkvantum af mel, sukker etc. Et lidet barkskip, der var sluttet à £ 525 „en rouge“ for stykgods fra Melbourne til Hamelin Harbour, fik istedetfor last af mel, havre og hakkelse, som der var talt om, ved siden af saadanne varer mere end halv last af jernbaneskiner, støbejern, løst jernskrab, kultjære, mursten og maskineri — følgelig en last, hvis stuvning voldte betydeligt tidstab og omkostning, og som trods al forsigtighed kunde ventes at give anledning til reklamationer, hvilke heller ikke udeblev.

Stykgodsfragter herfra til Europa er omtrent altid at faa; de sluttes mest pr. reg.-tons og følger hvedefragternes svingninger. Et norsk skib bragte fuld last af tagsten fra Marseille for Melbourne og Sydney. Der var spørgsmaal om et lidet førsteklasesse fartøi for at tage talg til Europa, men intet passende fandtes i markedet. Et fremmed skib paa henimod 1 000 tons tog stykgods herfra til Mauritius à 32 sh. pr. ton d. w., hvilket med sukker tilbage bør være en udmerket forretning.

Intet af vore fartøier bragte iaar sukker eller salt til Melbourne.

I guanofarten tog vore fartøier en betydelig del; tre af dem paa 749, 830 og 690 reg.-tons er hersteds blevne sluttede for regelmæssig fart mellem Maldon Island og Australien, til fragt respektive £ 250, £ 270 og £ 300 pr. maaned med frie havneudgifter, hvilket synes ret godt, selv om den betydelige slitage paa fartøierne tages i betragtning, som guanofarten medfører. Det turde dog være et spørgsmaal, om disse fartøier eller ialfald de to førstnævnte af dem ikke vilde opnaaet end bedre resultat ved ikke at være bundne i maanedsfart. Et norsk fartøj paa 1 247 reg.-tons bragte fosfat fra Tampa i Florida og et andet paa 200 reg.-tons benmel fra Burketown i det nordlige Queensland. Noteringerne for guanofragterne til Melbourne dreiede sig om 23 sh. à 25 sh. fra Maldon Island, 23 sh. fra Baker Island, 20 sh. fra North West Island og 20 sh. à 24 sh. fra Abrolhos Island (Western Australia).

Det tog lang tid, før fragterne i den interkoloniale fart kom med i den almindelige stigning, men iaar er det skeet. Under disse forhold er det heldigt, at vore mange smaaskibe, som i de foregaaende aar seilede herude under maanedsbefragtning til lave fragsatser, samtlige var færdig med sine certepartier, men uheldigt, at de aller fleste af dem igjen havde forladt Australien. For trælast har været betalt ca. 3 sh. 6 d fra Kaipara eller Greymouth til Melbourne og ca. 3 sh. fra Thames River, medens kystfragterne for kul, salt og hardwood har været mindst 10 pct. høiere end i det foregaaende aar. Der synes heller ikke at være grund til at befrygte, at de skal gaa ned paa meget lang tid, thi her er en stor mangel paa smaaskibe. I trælasttransporten mellem Kaipara og Melbourne har til en tid været anvendt tre større dampskibe, men det ene af disse er allerede igjen gaaet væk, og paa de fleste andre steder — inklusive Sydney — falder det ubekvemt i den interkoloniale trælastfart at anvende andet end smaa fartøier (størrelsen 250 til 350 reg.-tons er meget eftersøgt), dog er jo vort marked ikke større, end at 10 à 20 saadanne fartøier ved siden af dem, som hører hjemme i kolonierne, vilde fylde behovet.

Jarrah- og karrifragterne fra Western Australia til Europa og Sydafrika holdt sig omtrent 5 sh. pr. load høiere end i det foregaaende aar. Til Colombo betales 42 sh. 6 d for svært tømmer. Ved slutning af disse fragter synes der ikke altid at tages tilbørligt hensyn til, om det tømmer, som skal lastes, er af smaa eller store dimensioner, og om der skal lastes i en god havn eller paa aaben red eller ved brygge, hvor der gaar høi sjø. Ogsaa i denne fart har iaar været anvendt dampskibe; dog betviles, at saadanne vil faa nogen udstrakt anvendelse. Fra det sydlige Tasmania skibes til England for at anvendes ved kaibygninger „blue gum“ og „stringy bark“ af vældige dimensioner, senest hele laster af firhugne bjelker, 16"×16", i længder fra 70 til 105 fod. Da dette tømmer veier ca. 64 lbs. pr. kubikfod, vil det indsees, at der udfordres sterke greier til at tage saa store bjelker ind og ud. Men den fragt, som bydes, er udmerket, nemlig 66 sh. pr. load, og lastepladsen Norfolk Bay er helt beskyttet i al slags veir og ligesom alle havne i Tasmania særdeles billig.

Hvalfangsten fra Tasmania er fremdeles en hensygnende bedrift; folk i Hobart søgte iaar at danne aktieselskab for indkjøb af et tidsmæssigt hvalfangerdampskib, men det lykkedes ikke at reise den fornødne kapital. I forrige aarsberetning tillod man sig at paapege, at øerne Kerguelen, St. Paul

og Amsterdam ligger folketomme og praktisk unyttede, samt at et fast etablissement paa førstnævnte ø, hvor faareavl ogsaa sandsynligvis vilde lykkes, turde kunne faa stor betydning som basis for sæl- og hvalfangst i de sydlige have. Dersom det bekræfter sig, hvad der nu forlyder, at franskmænd har sat sig i bevægelse for at kolonisere øen, vil anledningen for vore nationer allerede være tabt.

Havneforhold. Da skibsfarten paa Melbourne tiltager, og nogle af verdens største fartøier regelmæssig befarer stedet, har det vist sig, at de havneanordninger, som for et par aar siden ansaaes for udmerkede, ikke længer svarer til fordringerne, og adskillige forbedringer og udvidelser baade af seillobet, kaierne og reparationsdokkerne paatænkes i den nærmeste fremtid. For tiden kan fartøier med 23 fods dybgaende næsten altid komme op til Melbourne Wharf, og med 30 fods dybgaende — dog kun i ringe antal — ind til Port Melbourne pier. Regjeringens dok i Williamstown kan optage fartøi med 486 fods kjøllængde, men dette ansees ikke længer tilstrækkeligt. Mudring paagaar stadig saavel i Yarrafloden som i Hobsons Bay. Pieren i Geelong er i det forløbne aar bleven betydelig udvidet og forbedret. Fremantle er gjort til en udmerket havn og anløbes nu regelmæssig af postdampskibene paa veien hertil fra Europa. I den senere tid er atter klaget over sen expedition i denne havn grundet paa, at der ikke findes nok af jernbanevogne for trafikken paa kaierne, hvilken mangel neppe kan ventes afhjulpet før om flere maaneder.

I norske blade er omtalt aabningen af, hvad man kalder en sikker havn i Flinders Bay ca. 3 miles østenfor Cape Leuwin, og det svenske fuldrigger-skib „Svea“, der stikker 21½ fod, indtog dersteds fuld last af karri og jarra-tømmer i 23 dage, hvilket med den slags last ansees for at være hurtig expedition. Et blik paa kartet viser dog, at pladsen er aldeles aaben for vinde mellem syd og øst, hvorfor den om sommeren, da man ofte har storm fra den kant, neppe kan være særdeles sikker. Saavel denne plads som det i nærheden liggende Hamelin Harbour tilhører „The M. C. Davies Karri and Jarrah Timber Company“, og et fartøi, som var fragtet at losse og lade i Flinders Bay, blev, da det ikke kunde naa frem før mod slutningen af aaret, af befragterne tilraadet eller beordret at gaa til Hamelin Bay, „fordi denne havn paa hin aarstid skulde være sikrere“. Under en orkanagtig storm den 22de juli sidstleden drev tre skibe, et norsk, et tysk og et dansk iland i Hamelin Harbour og blev vrag. Et andet norsk skib var noget tidligere forlist i havnen, og et tysk fartøi forliste senere ved indseilingen dertil. Saavidt vides solgtes alle disse vrag til priser under £ 50, uagtet ialfald et af dem var i saadan stand, at det er blevet repareret og atter sat i fart. En uleilighed med disse to havne er, at de kun eksisterer ved og for det nævnte trælastfirma, som følgelig er temmelig eneraadigt paa stedet; der findes i eller omkring Hamelin Harbour og Flinders Bay ingen øvrighed, hos hvem man kan melde protest (man reiser tildels helt til Fremantle for saadan forretning), ingen sagfører og ingen professionel besigtigelsesmand. Hvad her er sagt, gjælder delvis ogsaa om Bunbury, Vasse og andre vestaustralske udhavne for tømmerexport, og følgelig bør fra disse adskillig høiere fragter betales end fra Fremantle eller Albany; de af vore assuranceforeninger beregnede ekstrapræmier for udhavnene i Western Australia synes ogsaa hidtil at have været forholdsvis temmelig lave.

A s s u r a n c e. Det forlyder, at et amerikansk assuranceselskab tænker fra næste aar med kraft at kaste sig ind i konkurrencen med de australske selskaber og blandt andet ogsaa at bringe hertil folk, fartøi og apparater for bjergningsforetagender; saaledes som forholdene nu er, skulde man tro, at dette foretagende har al udsigt til at krones med held. Afgiften for „license“ til sjøassurance er kun £ 50. 0. 0 pr. aar, og ingen sikkerhedsstillelse fordres. De britiske sjøforsikringselskaber, som nu opererer her, har sluttet sig sammen om en minimumstarif for de forskjellige slags fart, og assurører udelukkende paa rapport fra sine i hver af de større byer ansatte fastlønnede besigtigelsesmænd, uden hensyn til, hvad klasse et skib har. Det vil lettelig indsees, hvilken frygtelig magt dette system lægger i den enkelte besigtigelsesmands haand; thi hans dom, hvor feilagtig den end maatte være, er praktisk talt inappellabel. Uagtet det vistnok vilde være vanskeligt at paapege et eneste tilfælde af forsætlig partiskhed, er det klart, at systemet er farligt, og det især for ældre skibe af fremmed nationalitet. Refuseres et saadant fartøi engang af en besigtigelsesmand, haves vel i regelen ingen anden udvei end at seile væk til en anden verdensdel enten i ballast eller i heldigste fald med last af kul eller træ. Det har hændt, at nybyggede skibe med fremmed 1ste klasse er blevne refuserede for hvedelast, og man skulde slet ikke anse det usandsynligt, at det samme kunde hænde ogsaa med skib klassificeret i „British Lloyds“. Da Australia- og Stillehavsfarten sandsynligvis vil blive det sidste store marked, som seilskibene beholder, har det jo sin store betydning for vore lande med deres flaader af gode seilskibe, at disse ikke gjennem assurance-regler stilles altfor ufordelagtigt i konkurrencen med dampskibene. Hertil hører ikke alene en billig kaskoassurance, hvilken vore skibe delvis har, men ogsaa ligesaa meget, at last og fragt med dem kan assureres til rimelig præmie. Hvad kaskoassurancen angaar, er det høist uheldigt for vore skibe, især de mindre; at „Norsk Veritas“s klasse ikke kan fornyes i Australien; thi hjemseiling for klassens skyld repræsenterer ofte en udgift, der er større, end hvad fartøiet kan indseile i flere maaneder. Uagtet det er vanskeligt at give raad i en sag, der maa ansees allerede at være grundig overveiet og drøftet af de mest kompetente mænd, vover man dog at udtale en formodning om, at det vilde være til alle interesseredes fordel, om der i Australien ansattes mindst to fastlønnede mænd, f. eks. i Melbourne og Fremantle, der kunde være baade faste besigtigelsesmænd for Norsk Veritas og tillige havariagenter for norske og svenske sjøassuranceforeninger. Da man allerede i Melbourne har en mand, der er havariagent for omtrent alle vore foreninger og tillige viseringsagent for det Norske Veritas, skulde nu altsaa kun behøves at udvide hans kompetence noget og modificere hans lønningsforhold samt at ansætte en ny mand i Fremantle; den faste løn for en saadan behøvede antagelig ikke at være mere end $\frac{2}{3}$ af, hvad der betales til en mand i lignende stilling i England.

End bedre vilde det være, om tillige de forskjellige assuranceforeninger i hjemlandene sig imellem dannede et kompani for assurance i Australien for last og fragt paa norsk eller svensk kjøb; man behøvede kun at aabne et kontor i én australsk by og kun aflønne en enkelt mand, hvis sag det altsaa blev at finde sine korrespondenter rundt omkring i de andre stæder. At de præmier, som nu beregnes, levner en ret bred rand for profit, turde fremgaa af følgende opgaver over minimum af, hvad herværende assuranceselskaber ved indgaaet kontrakt har forbundet sig at beregne pr. £ 100. 0. 0 med diskonto, der ikke maa gaa til mere end 10 pct., naar assurance tegnes gennem en fast assuranceagent, og ellers ikke mere end 5 pct. Det fastsatte

minimum er nemlig: for assurance af kornlast til Storbritannien i jern- eller staalskib, der ikke er over 25 aar gammelt, 30 sh. med 1 sh. tillæg for hvert aars høiere alder indtil 30 aar, og 2 sh. 6 d tillæg pr. aar derover; for trælast fra Western Australia til gode havne i det vestlige Europa: pr. jern- og staalskib 45 sh., 60 sh. og 75 sh., alt efter som skibet er under 25 aar, mellem 25 og 30 aar eller over 30 aar, og pr. træ- eller kompositskib 50 sh., 70 sh. og 90 sh., efter som skibet er under 10 aar, mellem 10 og 15 aar eller over 15 aar. Til Sydafrika, Mauritius eller Ceylon betales pr. samme slags skibe respektive 35 sh., 45 sh. og 60 sh. og 40 sh., 50 sh. og 75 sh. (med 5 sh. tillæg for East London) og til Sydamerika praktisk talt samme præmie som til Europa; for trælast til god australsk havn fra følgende havne paa New Zealand: Auckland eller Thames River 15 sh. (uforklarligt hvorfor saa billigt fra disse to havne), fra Lyttelton, Timaru, Wellington og Dunedin 20 sh., fra Wangaroo og Gisborne 25 sh., fra Kaipara, Hokianga, Greymouth og Westport 30 sh. (nylig betales for norsk skib, hvis klasse var udløbet; for reisen fra Kaipara til Fremantle 50 sh. for last under dæk og 75 sh. for dækslasten). For kauri fra Kaipara til Europa er senest betalt 45 sh. pr. £ 100. For kaskoassurance af seilskibe er minimum pr. aar:

	I oversjøisk fart.	I kystfart.
Hvis skibets værdi er over . . . £ 7 pr. reg. tons	9 pct.	10 pct.
” — — — ” . . . ” 5 — —	10 ”	12 ”
” — — — under . . . ” 5 — —	12 ”	14 ”

Om udsigterne for emigranter kan ikke siges synderlig andet, end hvad der i de nærmest foregaaende aarsberetninger er udtalt. Det synes selvfølgelig, at kolonien Victoria i det hele ikke kan byde stor tiltrækning for emigranter, siden der søger flere bort fra landet, end der indvandrer hertil, og naar alt tages i betragtning, er arbejdsmandens stilling her i kolonien neppe bedre end i hjemlandene. Dog maa indrømmes, at med de her gjældende høje lønninger er det for en sparsom mand uden familie muligt i en kort tid at lægge sig tilbedste langt mere end i et land, hvor levemaaden er billigere, men ogsaa lønningerne lavere. Dernæst maa erindres, at vore landsmænd i almindelighed er særdeles vel anseede og af mange arbejdsherrer foretrakkes for landets egne, samt at en flæthed af dem er mere eller mindre duelige i tømmermandsarbejde, hvilket her er forholdsvis høiere betalt end hos os, og endelig, at der i samtlige kolonier, men især i Tasmania, er adgang til at erholde god jord til meget billig pris saavel fra private som fra regjeringen, i sidste fald paa lang afbetaling og liberale vilkaar forøvrigt. Kontorister, kunstnere, studenter og i det hele taget alle, som ikke er duelige og villige til haardt kropsligt arbejde, fraraades paa det bestemteste at komme til Australien, medmindre de enten har en bestemt stilling at gaa til eller ogsaa er i besiddelse af egen kapital.

Diverse oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske skibe, der i aaret 1900 besøgte distriktet, androg inklusive skibsførerne til 868 mand. Nedenstaaende tabel angiver antallet af af- og paamønstringer samt rømninger:

Ved hovedstationen:	Norske fartøier.			Svenske fartøier.		
	Af-	Paa-	Rømte.	Af-	Paa-	Rømte.
Norske sjømænd	36	43	18	3	2	—
Svenske do.	8	10	9	1	1	—
Fremmede do.	21	32	10	1	2	—
	65	85	37	5	5	—

Ved vicekonsulsstationerne:	Norske fartøier.			Svenske fartøier.		
	Af-	Paa-	Rømte.	Af-	Paa-	Rømte.
Norske sjømænd	15	23	6	—	3	6
Svenske do.	11	15	1	—	2	4
Fremmede do.	8	21	7	1	18	13
	34	59	14	1	23	23

Hyrrerne var gjennemgaaende høiere end de paa mange aar har været, og betaltes for fuldbefarne matroser paa australske dampskibe i kystfart £ 6. 10. 0 pr. maaned, paa engelske skibe £ 5 til £ 7 pr. maaned, og paa norske og svenske fra £ 3 til £ 5, altsaa en endnu betydelig større forskjel til fordel for de sidstnævnte end i tidligere aar, hvilket er saa meget merkeligere, som henimod det halve antal af de folk, der iaar mønstredes paa vore skibe, var af fremmed nationalitet. Ligesom tidligere har man søgt at konstatere aarsagen hertil og fundet den at være anerkjendelsen af, at mandskaberne paa vore skibe faar humanere behandling og især langt bedre og rigeligere kost. Paa samme tid maa dog erkjendes, at vor nye sjøfartslov synes i nogen mon at have svækket disciplinen ombord i vore skibe, idet den straffemyndighed, som lovens § 102 lægger i skipperens haand, er saa besværlig for ham selv at udøve og saa kostbar for rederiet (ved at mandskabet hæftes bort fra sit arbejde) og saa ubehagelig og irriterende for folkene, at de aller fleste, endog ret betydelige forseelser lades helt ustraffede. Desuden er det for de fleste skibsførere, ligesom vel overhovedet for andre, der ikke er jurister, ingenlunde let at finde de rette former for et forhør og kanske end vanskeligere bagefter at afsige en retfærdig dom i, hvad der faktisk ofte bliver egen sag. Gjen-tagende og som det synes med god grund har skibsførere besværet sig over, at loven har valgt at lægge dette hverv paa deres skuldre og fritaget konsulerne for samme. Det er især efter de meget lange reiser, at forholdet træder skarpt frem.

Rømmninger var saavel paa vore egne som paa andre nationers skibe især mod slutningen af aaret langt hyppigere, end de paa lange tider har været, væsentlig paa grund af de høiere hyrer, som nu tilbødes.

Sundhedstilstanden i distriktet var gennem hele aaret god, og de ganske enkelte tilfælde af byldepest, som forekom inden Victoria og Western Australia, var saa faa og af saa mild art, at de yderst strænge og besværlige

forholdsregler, der toges til forebyggelse af smittens udbredelse, af mange betegnedes som unødige; i Tasmania forekom intet tilfælde af pesten.

Befolkningen i de tre kolonier, som hører til dette distrikt, antages ved udgangen af 1900 at have udgjort: i Victoria ca. 181 000, i Tasmania ca. 185 000 og i Western Australia ca. 182 000.

Fra den 1ste juli 1899 til den 30te juni 1900 døde i Victoria 13 norskfødte og 22 svenskfødte individer; af disse døde 18 i hospitaler og andre velgjørehedsindretninger, og 3 omkom ved ulykkestilfælde.

Man har i aarets løb paa anmodning af hjemmевærende slægt og venner eftersøgt 42 norske og svenske undersaatte, hvoraf det hidtil har lykkedes at finde 12.

Gjennem konsulatet hjemsendtes ved sømandsanvisninger til Norge £ 45. 10. 0, til Sverige intet.

Der ankom under konsulatets adresse til søfolk ombord i norske og svenske skibe samt til i kolonierne bosatte landsmænd ca. 5 600 breve, hvoraf 60 ufrankerede.

Konsulatkontoret er fremdeles i samme bygning som tidligere, men denne har faaet nyt gadenummer, saaledes at adressen nu er: 376 William Street; det holdes aabent alle søgnedage fra kl. 10—4¹/₂, om lørdagene dog kun fra kl. 10—2. Konsulatets registrerede telegramadresse er ordet „Scandinav“.

Fortegnelse over de inden distriktet etablerede handelshuse, hvori findes nogen norsk eller svensk deleier, og som
befatter sig med import, export, skibsmægleri eller bankierforretning.

Sted.	Firmaets navn.	Eta- ble- rings- aar.	Adresse.	Norske og svenske deleieres navn.	Natio- nalitet.	Specialitet.	Anmerkninger.
Melbourne	Otto Rømcke & Co., Proprietary limited	1897	Lorimer Street, South Melbourne	Otto Rømcke	n.	Trælastimport, trælastagentur m. m.	Etablerede tilsam- men fra 1887—1897 som Rømcke, Gun- nersen & Co. Hr. Otto Rømcke var etableret under eget navn fra 1884.
—	G. Gunnensen & Co.	1897	58 William Street	Gunnar Gunnensen	n.	do.	
—	Thv. Ramsland	1897	54 William Street	Thorvald Rams- land.	n.	do.	
—	Rasmus Parelus	1888	44 Viaduct Buil- dings	Rasmus Parelus	n.	Import af fiske- varer m. m.	
—	A. T. Schreuder	1889	383 Flinders Street	Anders Terkelsen Schreuder.	n.	Skibsmægleri	
—	Schreuder & Svensen	1891	do.	do.	n.	Skibshandel og import af norske produkter m. m.	Hr. Svensen gik ud af firmaet i 1898.
—	A. W. Annerstadt & Co.	1889	261 Collins Street	August Wilhelm Andersson.	s.	Parfumerifabrik og import af svenske varer	
Fremantle	G. Bonnevie	1900	15 Phillimore Street	Georg Bonnevie	n.	Skibsmægleri og kommissions- handel	Tidligere svensk og norsk vicekonsul i Perth og Fre- mantle.

Messina.

Aarsberetning for 1900 fra konsul J. C. Martens, dateret 3die mai 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	4 395	13	12 397	20	16 792	4	2 908	15	13 537	19	16 445
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	7	4 395	13	12 397	20	16 792	4	2 908	15	13 537	19	16 445
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	42	40 131	42	40 131	38	35 369	27	25 170	65	60 539
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	2	205	2	1 171	4	1 376
Sum	-	-	42	40 131	42	40 131	40	35 574	29	26 341	69	61 915
Totalsum af ladede fartøier.	7	4 395	55	52 528	62	56 923	44	38 482	44	39 878	88	78 360
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	1 488	2	1 488	-	-	3	1 835	3	1 835
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	2	1 488	2	1 488	-	-	3	1 835	3	1 835
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	38	36 869	38	36 869	-	-	16	17 183	16	17 183
Seilskibe	-	-	4	1 376	4	1 376	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	42	38 245	42	38 245	-	-	16	17 183	16	17 183
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	44	39 733	44	39 733	-	-	19	19 018	19	19 018

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 374 400.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 025 100.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 973 tons.

Af svenske fartøier ankom til hele konsulatdistriktet 31 dr. 31 157 tons,
til hovedstationen 12 dr. 11 365 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe, ved hovedstationen kr. 657.18, ved vicekonsulstationerne kr. 4 220.52; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 110.26. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 479.37, ved vicekonsulstationerne kr. 1 004.30; heraf tilfaldt konsulen kr. 502.15. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 748.96.

Expeditionsavgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 287.71, i svenske sager kr. 148.72. i andre sager ingen.

Specifikation af konsulatavgifter:

	Norske fartøier.	Svenske fartøier.
Ved		
Hovedstationen . . .	lire 996.45	lire 704.95
Catania	” 1 351.16	” 519.68
Licata	” 465.60	” 234.36
Milazzo	” 51.60	” —
Palermo	” 1 116.87	” 308.77
Porto Empedocle . .	” 365.12	” 414.12
Trapani	” 2 856.30	” —
	lire 7 173.10	lire 2 181.88

Skibsfarten. Til Messina konsulatdistrikt ankom i aaret 1900 ialt 137 norske og svenske fartøier, fordelt paa følgende steder:

Messina	34 fartøier dr.	29 645 reg.-tons
Catania	30 — ”	26 156 —
Licata	8 — ”	8 122 —
Milazzo	1 — ”	1 170 —
Palermo	17 — ”	19 901 —
Porto Empedocle .	11 — ”	10 654 —
Trapani	36 — ”	32 165 —
	tils. 137 fartøier dr.	127 813 reg.-tons
mod i 1899:	137 — ”	100 927 —
” - 1898:	181 — ”	114 637 —
” - 1897:	169 — ”	118 405 —
” - 1896:	166 — ”	97 972 —
” - 1895:	208 — ”	124 933 —

Antallet af fartøier holdt sig altsaa i 1900 paa samme lave niveau som aaret forud, men tonnagen viser derimod en kjendelig tilvækst. Med andre ord: her employeres nu blot større dampere. Alle de smaa norske dampskibe paa ca. 300 reg.-tons, som tidligere maanedsbefragtedes for siciliansk regning, er totalt forsvundet fra vort marked.

Af forannævnte 137 fartøier var 106 norske dr. 96 656 reg.-tons og 31 svenske dr. 31 157 reg.-tons. Heraf blot 4 norske seilskibe paa tilsammen 1 376 tons. Resten dampskibe.

Der optjentes i bruttofragter paa ind- og udgaende af norske fartøier over 2 millioner lire og af svenske fartøier 400 000 lire. Heri ikke iberegnet fragter for dampere i fremmed timecharter, hvilke blot lader sig beregne i de havne, hvor befragtningerne finder sted.

Af de i aarets løb her stedfundne befragtninger kan nævnes:

Damper	1 170	reg.-tons,	4	sicilianske havne—London		£ 1 070
—	853	—	4	— „ —		- 900
—	813	—	3	— „ —		- 750
—	1 046	—	3	sicilianske havne—Hamburg		- 1 150
—	1 114	—	3	— „ — New York		- 1 200
—	927	—	2	— „ — London		- 1 000
—	318	—		Messina—St. Petersburg		- 800
—	1 672	—	4	italienske havne—New York		- 2 300

Kulfragterne fra England var høje. Der opnaaedes 9 sh. 3 d til 10 sh. pr. ton fra Newcastle.

Samhandelen mellem de forenede riger og Sicilien. Medens importen af nordiske produkter til Sicilien i aaret 1900 grundet tilfældigheder ikke var saa betydelig som almindelig, saa øgedes exporten af sicilianske produkter til de forenede riger stadig.

Værdien af, hvad Sicilien exporterer til Norge og Sverige af svovl, salt, olje, frugt og vin, er kanske det femdobbelte af, hvad hele det øvrige Italien exporterer derhen.

Derved at Sverige nu har anskaffet sig en større dampskibsflaade, er det iøjnefaldende, hvorledes det direkte samkvem tiltager aar for aar. Medens der tidligere blot saaes et svensk selskabs dampere paa disse farvande, er der nu et anseeligt antal større svenske dampskibe, der om vinteren ankommer hertil fra England med kul for om vaaren at returnere til Sverige med fuld ladning af sicilianske produkter.

Foruden den omstændighed, at fragten optjenes af landets egne dampere, er det et stort gode for varemodtagerne at kunne faa sine varer hjem med sit eget lands fartøier. Bedragerier med falske konnossementer og lignende kan da ikke saa let finde sted, som naar en ligegyldig, fremmed skipper skal bringe varerne hjem til Norge eller Sverige.

Hvad Norge angaar, saa har man der allerede i en aarrække bragt sine produkter hertil med egne fartøier og hentet sine her indkjøbte varer hjem med egne fartøier. Nu har Sverige fulgt eksemplet.

Hovedimportartikelen fra Norge var som almindeligt stokfisk, men de enorme priser, grundet det slette fiske i Norge, gjorde det umuligt for den almindelige mand af bonde- og arbeiderklassen at købe stokfisk til daglig kost. Blot de bedre stillede folk kunde købe den, og forbruget indskrænkedes derfor betydeligt. Der ankom hertil ialt 794 000 kg. imod 1 200 000 kg. aaret forud.

Importen i aaret 1900 var ikke mere end $\frac{1}{3}$ af, hvad her kan konsumeres i ordinære aar. Heldigvis var kvaliteten nok saa god, saaledes at der i den anledning opstod langt færre stridigheder end aaret forud, og konsulatets mellemkomst paakaldtes i langt ringere grad end i den foregaaende sæson. Prisen paa stokfisk aabnedes i juli med:

103 lire cif. før alm. hollænder,
93 „ - - samfæng fisk

pr. 100 kg., og sluttede i december med resp. lire 117 og lire 110.

Norsk klipfisk indførtes ikke, hvorimod der fra New-Foundland ankom ca. 8 000 kvintaler. Her har norsk klipfisk aldrig vundet indpas, men forøvrigt i Italien er det et faktum, at norsk vare stadig taber terræn til gunst for kanadisk, fransk og islandsk vare.

Fra Sverige ankom hertil 600 tons trælast med direkte fartøi og ad indirekte vei muligens et lignende kvantum. Til sammenligning kan anføres, at trælastimporten til Messina alene beløber sig til 20 000 tons aarlig.

Desuden ankom fra Sverige det sædvanlige kvantum beg, tjære og jern.

Udførselen fra Sicilien til de forenede riger af frugt, olivenolje og især svovl tiltager som foran nævnt stadig. Af sidstnævnte vare antager jeg, at der gik 25 000 tons til en omtrentlig værdi af 2 500 000 lire.

Af salt udførtes til Norge udelukkende med norske fartøier 58 500 tons alene fra Trapani. Til Sverige udførtes med norske fartøier fra Trapani 5 275 tons.

Prisen var i Trapani indtil juli maaned 5 francs pr. ton. Senere steg den efter afslutning af et meget stort monopolsalg til Amerika, et noget mindre til Norge og en stor kontrakt til den italienske stat.

Hvad prisen for Norge angaar, er den for nærværende fr. 7 pr. ton, og det er mig kjært at kunne konstatere, at kontrakten med Norge er den billigste af alle.

Da saltfragterne imidlertid fra høsten af er gaaet ned fra kr. 1.60 pr. maal til kr. 0.80, saa spiller forannævnte prisforhøjelse (2 francs pr. ton à $7\frac{3}{4}$ maal) ingen betydelig rolle i sammenligning med det store fald i fragterne, og da moderate fragter sandsynligvis vil blive herskende i nogle aar, saa kan man i de nærmeste aar være temmelig sikker paa moderate saltpriser paa markederne i Norge.

Svovlpriserne holdt sig temmelig høje og dreiede sig om lire 9.80 pr. 100 kg. for god 2den sort.

Ved aarets slutning inddroges følgende 4 vicekonsulater: Riposto, Milazzo, Scoglitti og Terranova.

Forholdene paa Sicilien er fremdeles saa slette som muligt. Nøden er mængstedes grænseløs, og udvandringen til Amerika er naaet til en

ukjendt høide. 20 à 30 000 personer, mest sicilianere og calabresere, afreiser i den senere tid maanedlig fra Neapel.

Og dog er Sicilien begunstiget af naturen som intet andet land i Europa, og betydelige kapitaler findes paa mange hænder, men en stor og folkerig ø som Sicilien kan ikke leve af sine agrariske produkter alene, og naar industrien mangler, saa maa det stadig gaa nedover bakke. Uendelig mange folk har sine penge paa kistebunden; thi den ene har ikke tiltro til den anden, og at slaa sig sammen for at starte et eller andet foretagende, kan ikke falde nogen ind. Statens postsparekasse er den eneste, der nyder tillid, og i den indestaar for nærværende 664 millioner lire for hele Italiens vedkommende.

Under disse omstændigheder er det et gode, at konjunkturerne for svovl i de sidste aar har været gode, saaledes at det uhyre antal svovlgrube-arbeidere har kunnet finde stadig beskæftigelse. Sammenholdet mellem svovl-producenterne, som indtil for nogle aar siden ruinerede sig selv ved uvittig konkurrence, saa at mange gruber maatte indstille arbeidet og afskedige tusinder af arbejdere, skyldes millionærfirmaet Florio i Palermo.

I nøie sammenhæng med den almindelige økonomiske misère florerer delinkvensen. Dog derom har jeg i mine forrige beretninger udtalt mig tilstrækkeligt.

Høsten var middels, saavel hvad frugter som olje og vin angaar.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi no. 102. Kontortid fra kl. 10—2.

Aldrig har noget af de forenede rigers konsulater i Italien været lagt saa stærkt beslag paa som dette i løbet af forrige aar. Der indgik 404 skrivelser og afsendtes 423. Disse zifre taler for sig selv. Foruden en uendelig mængde forespørgsler er der stadig en række af stridigheder, optrækkerier, falliter og bedragerier, der alle søges ordnet gennem konsulatet, da man med rette helst undgaar advokaterne og tribunalerne.

Konsulens indtægter beløb sig i aaret 1900 til kr. 4 185.39.

Til Messina havn ankom:

I 1900	4 036	fartøier	dr. 1 847 046	tons
- 1899	4 411	—	” 2 135 151	”
- 1898	4 296	—	” 1 862 142	”
- 1897	4 174	—	” 1 876 977	”

Helsingfors.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Helsingfors af 19de marts 1901.

Jeg har herved den ære at oversende to af mig paa grundlag af officielle opgaver udarbejdede fortegnelser over handelsomsætningen mellem Norge og

Finland i aaret 1899; for sammenligningens skyld har jeg troet at burde vedføje opgaver for de tilsvarende forhold i aaret 1898 i den udstrækning, saadant har ladet sig gjøre.

Af denne sammenligning fremgaar det, at importen fra Norge til Finland, som i aaret 1898 opgik til en samlet værdi af fmk. 981 231, i aaret 1899 blot opgik til en værdi af fmk. 572 107, altsaa udvisende en formindskelse i sidstnævnte aar af fmk. 409 124, medens exporten fra Finland til Norge i aaret 1899 opgik til en samlet værdi af fmk. 104 478 mod en samlet værdi af fmk. 116 956 i aaret 1898, saaledes udvisende i aaret 1899 ligeledes en formindskelse af fmk. 12 478.

Af indførselsbeløbet for aaret 1899 falder ca. fmk. 477 000 paa fiskevarer mod ca. 498 000 i aaret 1898; fmk. 52 500 paa to indkjøbte seilfartøier af træ af tilsammen 886 registertons drægtighed mod fmk. 150 000 paa et i aaret 1898 indkjøbt seilfartøj af træ af 446 tons drægtighed. Jernbaneskiner samt skrab- og bundplader indførtes i aaret 1899 blot til et beløb af fmk. 8 533 mod et beløb af fmk. 124 319 i aaret 1898. Fint jagtkruidt indførtes i aaret 1899 blot til et beløb af fmk. 10 650 mod et beløb af fmk. 33 276 i aaret 1898. Tran og spermacet indførtes i aaret 1899 blot til et beløb af fmk. 4 104 mod et beløb af fmk. 10 558 i aaret 1898. Indførselen af rugmel, som i aaret 1898 steg til et beløb af fmk. 154 000, forekom ikke i aaret 1899.

Udførselsbeløbet for aaret 1899 fordeler sig mellem artiklerne trævarer med en samlet værdi af ca. fmk. 95 200 mod ca. fmk. 107 000 i aaret 1898, samt øvrige artikler med en samlet værdi af ca. fmk. 9 200 mod en samlet værdi af ca. fmk. 10 000 i aaret 1898.

Værdien af den totale indførsel til Finland fra Sverige opgik i aaret 1899 til fmk. 13 531 154 mod fmk. 14 602 587 i aaret 1898, medens værdien af den totale udførsel fra Finland til Sverige i aaret 1899 opgik til fmk. 7 029 600 mod fmk. 7 477 619 i aaret 1898.

Opgave over handelsomsætningen mellem Norge og Finland.

I. Fra Norge til Finland importerede varer.

	1899.		1898.	
		Fmk.		Fmk.
Sild, saltet, norsk og andre slags .	kg. 1 341 344	402 403	kg. 1 538 589	230 788
Strømning og bris- ling, saltet . . .	” 254 652	50 930	” 6 888 625	100 294
Graasei eller sei .	” 28 400	14 200	” 382 214	152 886
Fisk, tørret, øvrige slags	” 8 100	7 290	” 20 423	14 296
Rugmel	” —	—	” 966 945	154 711
Tran og spermacet	” 6 840	4 104	” 17 597	10 558
Kruidt, jagt-, fint .	” 5 325	10 650	” 16 638	33 276
Jernbaneskiner samt skrab- og bundplader . . .	” 60 950	8 533	” 887 990	124 319
Seilfartøier af træ	stk. 2	52 500	stk. 1	150 000
	reg.tons 886		reg.tons 446	

II. Fra Finland til Norge eksporterede varer.

		1899.		1898.	
Trævirke af furu eller gran:		Fmk.		Fmk.	
Planker	m. ³ 438	18 834	m. ³ 658	27 636	
Battens	” 1 939	73 682	” 1 758	65 925	
Bord	” 85	2 720	” 168	5 800	
Planker og bordender . . .	” —	—	” 714	7 140	
Øvrige artikler	” —	9 200	” —	10 000	

Skibsfarten paa Tunis.

I en til udenrigsaffdelingen indløben rapport af 13de april 1901 har konsulen i Tunis meddelt, at artikel 36 i det for havnen Tunis under 10de marts 1899 udfærdigede specielle reglement ved dekret af 7de april d. a. er blevet annulleret og erstattet med nye bestemmelser, hvoraf de vigtigste er følgende:

Artikel 36. Farlige stoffe. Oplagssteder for lastning og losning.

Handelfartøier, som indehar dynamit, krudt, petroleum, benzin, svovlulstof eller andre farlige stoffe, opregnede i artikel 65 i det almindelige reglement, maa ikke løbe ind i kanalen eller i Tunis's havnebassiner.

Dette forbud gjælder ikke færdig artilleri- og infanteriammunition og heller ikke sprængstoffer eller indpakkede fyrstikker bestemte til regjeringen.

Forbudet gjælder heller ikke i tankskibe transporteret petroleum, bestemt til de af generaldirektionen for de offentlige arbejder tilladte oplagspladse.

Handelsskibe, som indehar lastning af oven angivne stoffe, skal ankre paa La Goulettes red, idet de retter sig efter de i det almindelige reglement givne forskrifter. Hvis den farlige ladning er bestemt til Tunis, skal losningen af denne foretages i overensstemmelse med forskrifterne i artikel 71 og 72 i det almindelige reglement. Men hvis fartøiet blot medfører farlige eller letantændelige varer i kvantiteter mindre eller lige med dem, som postskibene har ret til at transportere, kan det erholde tilladelse til at løbe ind i Tunis's havnebassin, forudsat, dels at disse varer losses, umiddelbart efterat fartøiet er blevet fortøiet, dels at de gøres til gjenstand for en særskilt deklarerering, som skal afgives samtidigt med tolddeklareringen, og dels, at en vagt ved havnepolitiets forsg, men paa fartøiets bekostning, udsættes ved disse varer, indtil de er blevet udlosset.

Tankskibe medførende petroleum, bestemt til de tilladte oplagspladse, kan løbe ind i kanalen under iagttagelse af de her anførte forskrifter; de skal begive sig direkte til de for dem bestemte lossepladse og der altid fortøie paa saadan maade, at man kan gaa klar af dem, med forenden udad mod det aabne hav og færdige til at afgaa. Indtil losningen er afsluttet, skal de ligge

med dampen oppe; de skal desuden have til sin forføining en tilstrækkelig sterk bugserbaad, beredt til ved mindste allarm at bugser dem ud paa reden. Umiddelbart efter afsluttet losning skal fartøjerne begive sig til sjøs. De maa ikke befri sig for bundvandet i kanalen, men først i aaben sjø.

Skibsfarten paa Spanien.*)

I en til udenrigsafdelingen indløben skrivelse af 25de april 1901 har generalkonsulen i Barcelona indberettet følgende:

„I det reglement, som fulgte med den spanske lov af den 20de marts 1900 angaaende „impuesto de transportes“ eller den nye trafikskat, bestemtes i artikel 12, at hvert fra udlandet kommende fartøj skal medbringe en passagerliste viseret af spansk konsul i afgangshavnen, og i artikel 13, at saadan passagerliste, men „negativ“, bør afleveres, endog naar ingen passager medfølger skibet.“

Paa grund af disse forpligtelser har de lokale toldmyndigheder mulkeret de kapteiner, som ankom til spansk havn, ikke alene naar de ikke afleverede saadan „negativ passagerliste“, men ogsaa naar den negative opgave ikke var tilbørlig viseret af spansk konsul.

Ved en „Real Orden“ af den 12te.dennes, som findes offentliggjort i „Gaceta de Madrid“ for den 23de.dennes, er det imidlertid blevet bestemt, at konsulær visering ikke skal fordres for negative passagerlister, men kun i tilfælde af, at skibet medbringer passagerer, en eller flere.“

*) Se hefte 11, 1900, s. 555.

Indhold: **Helsingfors** s. 189. — **Leith** s. 129. — **Melbourne** s. 164. — **Messina** s. 185. — **Skibsfarten paa Spanien** s. 192. — **Skibsfarten paa Tunis** s. 191.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 5. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

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

Bilbao.

Aarsberetning for 1900 fra konst. konsul Nils Voll, dateret 20de april 1901.
Den norske skibsfart i 1900.

	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	22 427	13	8 580	52	31 007	-	-	159	125 696	159	125 696
Seilskibe	2	332	-	-	2	332	-	-	-	-	-	-
Sum	41	22 759	13	8 580	54	31 339	-	-	159	125 696	159	125 696
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	53	34 124	29	22 564	82	56 688	-	-	101	73 962	101	73 962
Seilskibe	4	545	1	304	5	849	-	-	1	71	1	71
Sum	57	34 669	30	22 868	87	57 537	-	-	102	74 033	102	74 033
Totalsum af ladede fartøier	98	57 428	43	31 448	141	88 876	-	-	261	199 729	261	199 729
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	108	92 885	108	92 885	2	498	3	1 617	5	2 115
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	261	1	71	2	332
Sum	-	-	108	92 885	108	92 885	3	759	4	1 688	7	2 447
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	30	25 699	30	25 699	-	-	8	5 380	8	5 380
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	3	698	3	698
Sum	-	-	30	25 699	30	25 699	-	-	11	6 078	11	6 078
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	138	118 584	138	118 584	3	759	15	7 766	18	8 525

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 837 300.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier „ 1 936 900.00

ialt kr. 2 774 200.00

mod i aaret 1899 kr. 2 670 900.00
 „ - „ 1898 „ 2 013 900.00 og
 „ - „ 1897 „ 1 559 123.00

For ordre, reparation eller lignende anløb 9 norske fartøier dr. 5 930 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet (for at losse eller lade)
66 dr. 45 310 tons, til hovedstationen 33 dr. 30 349 tons.

Til Bilbao solgtes 2 norske dampskibe af 1 300 og 1 052 registertons
drægtighed, hvoraf det første overleveredes i Bilbao og det andet i England.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 7 114.88
(pesetas 9 881.78), ved vicekonsulsstationerne kr. 3 619.63 (pesetas 5 027.26);
heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 809.81 (pesetas 2 513.63). Af svenske skibe
ved hovedstationen kr. 1 880.35 (pesetas 2 611.60), ved vicekonsulsstationerne
kr. 445.54 (pesetas 618.80); heraf tilfaldt konsulskassen kr. 222.77 (pesetas
309.40). Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 11 027.81 (pesetas 15 316.41).

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 463.10 (pesetas
643.20); i svenske sager kr. 75.53 (pesetas 104.90).

I. Skibsfarten.

Almindelig oversigt.

De i aaret 1900 ankomne 279 norske skibe var fordelt som følger paa
distriktets havne:

Bilbao . .	160	dampskibe	dr.	123 892	tons	og	2	seilskibe	dr.	332	tons
La Coruña .	9	—	„	6 515	„	-	1	—	„	304	„
Pasajes . .	26	—	„	17 955	„	-	—	—	„	—	„
San Sebastian	—	—	„	—	„	-	2	—	„	394	„
Santander .	59	—	„	46 706	„	-	2	—	„	151	„
Vigo . .	18	—	„	11 211	„	-	—	—	„	—	„

ialt 272 dampskibe dr. 206 279 tons og 7 seilskibe dr. 1 181 tons
 mod i aaret
 1899 . . 299 — „ 222 453 „ - 6 — „ 711 „

Denne opgave udviser for det sidstforløbne aar, sammenlignet med aaret
1899, en formindskelse i den norske skibsfart paa Nordspanien af 26 fartøier
dr. 15 704 tons.

Det fremgaar imidlertid af den følgende tabel over den norske og svenske
skibsfart paa Bilbaos konsulatdistrikt i de sidste 15 aar, at den norske skibs-
fart paa distriktet i det hele taget har havt en stadig og meget betydelig
fremgang.

	Norske skibe.				Svenske skibe.				Tilsammen.			
	Hele distriktet.		Deraf hovedstationen.		Hele distriktet.		Deraf hovedstationen.		Hele distriktet.		Deraf hovedstationen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1886 . . .	160	53 411	49	16 006	27	12 030	2	986	187	65 441	51	16 992
1887 . . .	210	71 227	53	18 735	29	13 714	1	790	239	84 941	54	19 525
1888 . . .	194	63 832	58	19 533	20	9 302	2	1 242	214	73 134	60	20 775
1889 . . .	211	69 684	60	21 146	40	25 040	4	2 483	251	94 724	64	23 629
1890 . . .	225	79 566	82	30 447	58	34 580	10	5 482	283	114 146	92	35 929
1891 . . .	287	106 655	66	25 796	49	29 958	4	2 835	336	136 613	70	28 631
1892 . . .	316	123 177	92	41 828	27	14 327	4	1 902	343	137 504	96	43 730
1893 . . .	301	132 147	90	46 294	21	9 571	3	1 386	322	141 718	93	47 680
1894 . . .	265	124 691	118	66 515	18	7 896	3	2 849	283	132 587	121	69 364
1895 . . .	237	107 033	104	55 533	21	6 795	2	690	258	113 828	106	56 223
1896 . . .	263	166 668	165	122 790	30	16 062	9	6 861	293	182 730	174	129 651
1897 . . .	258	151 380	156	106 488	31	20 301	15	15 063	289	171 681	171	121 551
1898 . . .	285	182 271	195	137 293	18	14 058	13	11 882	303	196 329	208	149 175
1899 . . .	305	223 164	213	161 878	69	50 583	40	36 850	374	273 747	253	198 728
1900 . . .	279	207 460	162	124 224	66	45 310	33	30 349	345	252 770	195	154 573
Ialt	3 796	1 862 366	1 663	994 506	524	309 527	145	121 650	4 320	2 171 893	1 808	1 116 156

Nedgangen i den norske skibsfart paa Nordspanien i aaret 1900 maa vistnok for en stor del søges deri, at exporten af jernmalm fra Bilbao i dette aar var mindre end i det foregaaende.

I aaret 1900 afgik 139 norske dampskibe med 240 000 tons jernmalm fra Bilbao mod 179 fartøier og 300 000 tons i 1899.

I Santander erholdt 33 norske dampskibe ladning af ialt 64 000 tons jernmalm (mod 24 dampskibe og 46 000 tons i 1899 og 8 skibe i 1898).

Den statsunderstøttede norsk-spanske dampskibslinjes skibe anløb i aaret 1900 paa reise fra Norge til Bilbao 17 gange, Pasajes 1 gang, Santander 18 gange, La Coruña 6 gange og Vigo 16 gange, ialt 58 anløb, mod 42 anløb i aaret 1899 og 43 i aaret 1898.

Af andre norske fartøier bragte 12 fiskeprodukter (klipfisk og rogn) fra Norge, nemlig 10 til Bilbao og 2 til Santander; fra Færøerne ankom med samme slags varer til Bilbao 1 norsk dampskib og til Santander 1 norsk seilskib, altsaa ialt 14 fartøier mod 25 i aaret 1899.

Med træmasse ankom i aaret 1900 til Pasajes fra Kristianiafjorden 8 norske dampskibe og fra Göteborg 10 do.; til Bilbao fra Kristianiafjorden 13 do. og fra Göteborg 5 do., ialt 36 mod 37 i aaret 1899.

Med is ankom i aaret 1900 fra Norge 3 norske seilskibe, hvoraf 2 til San Sebastian og 1 til Bilbao.

Kun 6 norske dampskibe ankom fra England til Bilbao med stenkul i aaret 1900 (mod 16 det foregaaende aar).

Fra trælasttraden mellem Finland, Sverige og Nordspanien var det norske flag ogsaa i aaret 1900 saagodtsom udelukket.

Fragter. Der noteredes i aarets løb følgende fragter for norske og svenske skibe i farten paa Nordspanien:

1. F o r a n k o m n e s k i b e .

Klipfisk. Fra Norge: Løs fr. 23.00 à 26.00, i bundter fr. 28.00 à 31.00 pr. ton. Fra Færøerne: Løs mk. 5.50 pr. skip pund.

Rogn og tran fra Norge fr. 3.50 à 4.00 pr. tønde.

Træmasse. Fra Kristianiafjorden og Göteborg til Bilbao og Pasajes fr. 18.00 à 20.00 pr. ton. Fra Trondhjem til Bilbao fr. 23.00 pr. ton.

Trælast. Fra Norge til Bilbao fr. 40.00 à 50.00 pr. Ptbg. std.; fra Sverige fr. 50.00 à 70.00 pr. Ptbg. std.*).

Jern fra Göteborg til Bilbao fr. 12.00 og 15 sh. pr. ton.

Is fra Kristiania til Bilbao fr. 20.00 pr. ton (seilskib).

Stenkul fra Newcastle til Bilbao 4 sh. 3 d à 5 sh. og fra Newport og Swansea 6 sh. 3 d à 7 sh. 3 d pr. ton.

Kaolin fra Fowey til Bilbao og Pasajes 12 sh. pr. ton.

2. For afgaaede skibe.

Jernmalm pr. ton fra Bilbao til:

Middlesborough 5 sh. 6 d à 8 sh. 3 d; Stockton 5 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d à 8 sh. 3 d; West Hartlepool 6 sh. à 8 sh.; Tyne 6 sh. 3 d à 7 sh. 6 d; Boness 6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d; Grangemouth 7 sh.; Newport og Cardiff 5 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d à 6 sh. 9 d; Swansea 6 sh. 9 d à 7 sh.; Maryport 6 sh. 6 d à 7 sh. 3 d; Workington 7 sh. à 7 sh. 6 d; Glasgow 6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d; Rotterdam 5 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d à 6 sh. 10 $\frac{1}{2}$ d; Amsterdam 6 sh. 9 d; Terneuzen 6 sh.; Antwerpen 6 sh. 6 d; Boulogne 7 sh. 9 d; Stettin 8 sh. 6 d à 10 sh. 6 d.

Jernmalmfragterne fra Santander til England og Rotterdam holdt sig i 7 sh. 6 d à 8 sh. pr. ton indtil september maaned, da de begyndte at falde. Ved aarets udgang noteredes omtrent 5 sh. pr. ton.

Rujern pr. ton fra Bilbao til: West Hartlepool 7 sh. 6 d; Rouen 10 sh.; Civita Vecchia 11 sh. 6 d.

Vin fra Pasajes til Rouen fr. 15.00 à 18.00 pr. 1 000 liter.

I aaret 1900 var fragterne gennemgaaende meget fordelagtige; totalbeløbet af de beregnede bruttofragter for ankomne og afgaaede norske fartøier blev som følge deraf over 100 000 kroner høiere end i det nærmest foregaaende aar tiltrods for den mindre tonnage, som i 1900 deltog i farten paa Nordspanien.

Mange af de norske og svenske skibe, som ankommer hertil for at losse kul eller laste jernmalm, har i sine certepartier klausulen „always afloat“. Da dybden ved kaierne paa de fleste steder i floden ved lavvande er utilstrækkelig for større lastede skibe, er det blevet koutume i Bilbao at sætte denne klausul ud af betragtning. I regelen resikerer man heller ikke meget,

*) For andre nationers skibe noteredes fra Sverige til Bilbao pesetas 65.00 à 70.00 samt fr 55.00 à 67.00 og fra Finland til Bilbao pesetas 65.00 samt fr. 56.00 à 67.00 alt pr. Ptbg. std.

om skibene kommer i berørelse med flodbunden, da denne næsten overalt bestaar af løst dynd eller sand.

Det er mig imidlertid bekendt, at enkelte skibe for at losse kul i den øverste del af flodhavnen, mellem svingbroen og puente del Arenal (den venstre flodbred heder her Ripa, den høire Sendaja og El Arenal), har erholdt en extra godtgørelse af fra 3 til 6 d pr. ton.

Da de norske og svenske skibsredere ved befragtning af sine skibe ikke altid har taget hensyn til den høie afgift, som fartøier, der ankommer hertil med ladning, maa erlægge til den spanske statskasse, vil jeg ikke undlade at gjøre opmærksom paa, at denne afgift nu for „almindelig last fra Europa“ (heri er blandt andet indbefattet klipfisk, rogn, is, trælast og træmasse) efter loven om transportskattens sanktion den 20de marts 1900 er 5 pesetas pr. 1 000 kg.

Tidligere var afgifterne til statskassen af saadan last 3 pesetas pr. 1 000 kg., den midlertidige trafikskat af 30te august 1896 og den midlertidige krigsskat, hvilke afgifter nu er ophævede, iberegnet; og inden trafikskattens og krigsskattens paalæggelse var afgiften kun 1 peseta 25 c. pr. 1 000 kg.

Enkelte skibsredere har ved fragtslutningerne faaet indført en klausul i certeparti og konnossement om, at skibene kun skulde hefte for de før den 20de marts 1900 eller før den 30te august 1896 til den spanske stat afgiftspligtige beløb, hvorved er opnaaet besparelser af henholdsvis 2 pesetas og 3 pesetas 75 centimos pr. ton.

I denne forbindelse bemærkes i sin almindelighed, at ifølge loven om transportskatten, der ogsaa fastsætter afgifter for at føre passagerer, maa alle fartøier nu medbringe en af den spanske konsul paa afgangsstedet viseret passagerliste, uanseen om der er passagerer ombord eller ikke (i sidste tilfælde fordres en saakaldt „negativ passagerliste“); for undladelse heraf ilægges kapteinen en mulkt af fra 10 til 100 pesetas. (Kfr. spansk kongelig forordning af 11te august 1900. *) Førerne af nogle norske og svenske skibe ilagdes i aarets løb saadanne mulkter, der blev dem eftergivet, tildels ved intervention af den norske og svenske legation i Madrid.

En norsk skibsfører blev for overtrædelse af havnereglementet (nægtelse af at lægge ind til kaien ved første høivande) af marinekommandanten i Bilbao idømt en mulkt af 100 pesetas, som dog ved konsulatets mellemkomst blev eftergivet.

Paa- og afmønstringer. For norske fartøier paamønstreredes i Bilbao 10 og i Santander 5 mand (hvoraf 6 nordmænd og 3 svensker) og afmønstreredes i Bilbao 31 og i Santander 4 mand (hvoraf 19 nordmænd og 11 svensker).

For svenske fartøier paamønstreredes i Santander 2 mand og afmønstreredes i Bilbao 1 mand (svensk).

Af rømning anmeldtes i Bilbao 2 tilfælde, begge fra svensk fartøi. Den ene af de rømte var svensk.

*) Ifølge senere bestemmelse er det unødvendigt at lade de negative passagerlister visere af spansk konsul.

Sundhedstilstanden inden distriktet var i aaret 1900 tilfredsstillende, naar undtages Bilbao, hvor den var mindre god; dødeligheden her var saaa stor, som den ikke har været siden aaret 1891. En ondartet smaa-koppe-epidemi krævede især mange ofre.

Bilbao havde den 31te december 1900 83 000 indbyggere.

De i aaret 1878 hovedsagelig af hensyn til malmexporten paabegyndte havnearbejder vil antagelig kunne afsluttes i aaret 1902.

Det første, man gjorde, var at regulere floden Nervion. Denne havde tidligere paa sine steder skarpe svingninger og grundt vand, som umuliggjorde navigationen med fartøier af mere end 10 à 12 eng. fods dybgaaende. Efter den foretagne regulering og mudring er vandstanden paa den 14 kilometer lange strækning mellem Bilbao og flodens udløb i havet nu over 4 meter ved lavvande.

Indløbet spærredes imidlertid af en bar eller sandbanke, hvorigjennem strømmen fra floden med vanskelighed gravede sig en rende, som stadig skiftede plads, og hvis minimumsvandstand ikke var mere end 1 meter. Efter forslag af anlæggenes overingeniør, herr Evaristo de Churruca, byggedes ved flodmundingens venstre side ud over barren en mod den fra floden kommende strøm let bøiet 800 meter lang molo, hvorved opnaaedes, at strømmen fik et fast leie, samt at renden blev langt dybere. Langs moloen har den nu ved lavvande en regelmæssig dybde af over 4 meter, hvilket tillader fuldlastede skibe af op til 20 à 22 engelske fods dybgaaende at passere barren ved høivande.

Disse arbejder afsluttedes i aaret 1890.

Man indsaa snart, at flodhavnen alene, tiltrods for disse forbedringer, ikke vilde tilfredsstille det stadig voksende behov for en første rangs havn. Indløbet var under nordvestlige vinde vanskeligt at passere og under storm maatte skibene ofte stikke tilsjøs igjen, da det var altfor resikabelt at forsøge at gaa ind. I den hensigt at beskytte indløbet med den nederste del af flodhavnen og at erholde en ydre havn bestemte man sig derfor til at bygge to moloer i bugten udenfor flodmundingen, den vestlige af 1 425 meters længde og den østlige omtrent 1 100 meter lang. Afstanden mellem de to pierhoveder skulde blive omtrent 600 meter.

Arbeidet med disse to moloer har været drevet mod stor kraft; deres længder var ved udgangen af aaret 1900 henholdsvis 1 114 og 970 meter.

Den ydre havn er af omtrent 300 hektarers størrelse, hvoraf 200 hektarer har en dybde af fra 5 til 14 meter ved laveste vandstand. Da bunden næsten overalt bestaar af sand, vil skibene her i ly af moloerne finde en udmerket god ankerplads.

De store transatlantiske dampskibe, som allerede har begyndt at anløbe Bilbao, løsser og lader i den ydre havn. Indseilingen til denne siges at være meget let.

Fra 1ste juli 1899 til 31te december 1900 anvendtes til havnearbejderne

og til havnens vedligeholdelse 7 220 000 pesetas. Siden aaret 1878 er ialt medgaaet til havnevæsenet i Bilbao 62 830 000 pesetas.

Bilbaos havn kan nu regnes for en af de vigtigste paa kontinentet. Det hænder ikke sjelden, at over 50 dampskibe ligger paa floden under lastning af jernmalm eller ventende paa „turn“. Forbindelsen langs floden mellem Bilbao og de smaa byer ved dens udløb i havet underholdes ved jernbaner og elektriske sporveie paa begge sider.

Følgende tal, hentede fra de af komiteen for havnearbejderne udgivne aarsberetninger, viser det store opsving, som skibsfarten paa Bilbao har taget, siden arbejderne til havnens forbedring begyndte.

Kvantiteten af de importerede og exporterede varer var i aaret 1878 1 340 000 tons; den steg til 2 millioner tons i 1879 og derefter til 3, 4 og 5 millioner og i 1896 til 5 775 000 tons for at holde sig omtrent paa denne høide i de følgende aar. Af det sidste tal kom 700 000 à 800 000 tons paa importen og ca. 5 000 000 tons paa exporten, hvoraf 4 800 000 tons bestod af jernmalm.

Omfanget af den totale skibsfartsbevægelse paa Bilbaos havn i aaret 1900 fremgaar af følgende tabel:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Reg.-tons	Antal.	Reg.-tons.	Antal.	Reg.-tons.
Spanske . . .	434	13 816	1 501	1 157 671	1 935	1 171 487
Britiske . . .	4	869	1 085	986 160	1 089	987 029
Norske . . .	2	332	160	123 892	162	124 224
Tyske . . .	—	—	107	118 763	107	118 763
Franske . . .	3	189	125	62 337	128	62 526
Belgiske . . .	—	—	56	58 107	56	58 107
Hollandske . .	—	—	38	37 430	38	37 430
Svenske . . .	1	524	32	29 825	33	30 349
Danske . . .	4	509	6	4 547	10	5 056
Italienske . . .	1	472	4	3 447	5	3 919
Russiske . . .	—	—	1	928	1	928
Tilsammen	449	16 711	3 115	2 583 107	3 564	2 599 818

Ifølge denne tabel indtog Norge, hvad skibsfartens størrelse angaar, ogsaa i 1900 pladsen som nr. 3 i rækken af alle de nationer, hvis fartøier besøger Bilbao.

Denne plads erobredes i 1898 fra Frankrige, som i 1900 ogsaa er blevet distanceret af Tyskland, der har indtaget pladsen som nr. 4.

Hvad der dog især tiltrækker sig opmærksomheden ved sammenligningen af de to sidste aars skibsfartsbevægelse paa Bilbao er den store fremgang for det spanske flag og den endnu større tilbagegang for det engelske. Medens nemlig den britiske skibsfart fra det ene aar til det andet aftog med 516 509 tons, tiltog den spanske med 112 803 tons.

Grunden hertil maa søges i den store tilvekst i Bilbaos egen handelsflaade. For bilbainsk regning indkjøbtes i aaret 1900 fartøier til en samlet drægtighed af over 120 000 tons. Da drægtigheden af de ved udgangen af aaret 1899 i Bilbao hjemmehørende fartøier var ca. 300 000 tons, og da afgangens paa grund af forlis i det sidst forløbne aar ifølge marinemyndighedernes opgave kun udgjorde ca. 4 000 tons, skulde den samlede drægtighed af Bilbaos handelsflaade (forsaavidt angaar fartøier af over 50 tons størrelse) ved udgangen af aaret 1900 have været ikke mindre end 416 000 tons.

I forbindelse med omtalen af den enorme tilvekst i Bilbaos handelsflaade nævntes i konsulatets forrige aarsberetning bl. a. stiftelsen af sjøassurance- og bankfirmaet „Aurora“ med en kapital af 20 millioner pesetas. Senere er der dannet et andet assuranceselskab, „La Polar“, med en aktiekapital af 100 millioner pesetas. Sjælen i dette nye foretagende er hr. Ramon de la Sota af det bekendte rederifirma Sota y Aznar.

II. H a n d e l e n .

Klipfisk.

Nedenstaaende tabel udviser den udstrækning, i hvilken de forskellige sorter klipfisk importeredes til distriktets havne i aaret 1900:

	Bilbao.	Coruña.	Pasajes.
	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	7 925 000	309 700	50 000
Fransk	1 633 000	16 400	7 349 000
Islandsk	1 011 400	—	—
Færøisk	1 011 200	—	—
Skotsk	285 400	11 400	32 400
Ialt	11 866 000	337 500	7 431 400

	San Sebastian.	Santander.	Vigo.	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	—	2 130 000	1 287 500	11 702 200*)
Fransk	40 000	—	—	9 038 400
Islandsk	—	6 000	—	1 017 400
Færøisk	—	3 500	—	1 014 700
Skotsk	80 000	220 300	—	629 500
Ialt	120 000	2 359 800	1 287 500	23 402 200

mod i aaret	1899	18 711 400	kg.	(hvoraf norsk fisk	10 840 400	kg.)	og
„ - —	1898	17 895 400	„	(— „ —	11 764 300	„)	

*) Heri er indbefattet fisk i bundter, bestemt til det indre af landet.

Udtrykt i procenter var forholdet følgende:

	1898.	1899.	1900.
Norsk klipfisk	65.74	57.94	50.00
Fransk do.	18.12	29.16	38.62
Islandsk og færøisk do.	12.80	9.90	8.69
Skotsk do.	3.34	3.00	2.69

Af klipfisk i bundter, bestemt for Spaniens indland, ankom fra Norge:

	1898.	1899.	1900.
Via Bilbao . . . kg.	20 450	55 500	60 700
„ Santander . . „	216 900	55 000	158 500
„ Pasajes . . „	—	—	50 000

Den norske fisk ankom ogsaa i 1900 udelukkende under norsk flag.

Det fremgaar af de foranstaaende opgaver, at importen af norsk klipfisk til Nordspanien i aaret 1900 var omtrent af samme omfang som i aaret 1898, hvilket er omtrent 900 000 kg. mere end i 1899.

Den i 1900, sammenlignet med aaret forud, stedfundne forøgelse falder hovedsagelig paa Vigo og La Coruña; fremgangen i Bilbao og Santander var af mindre betydning.

Indførselen af færøisk og skotsk fisk tiltog ogsaa noget, medens det modsatte var tilfældet med den islandske fisk.

Hvad der imidlertid særlig tiltrækker sig opmærksomhed, er forholdet mellem den norske og franske klipfisk, hvilken sidste synes at vinde mere og mere indpas i dette distrikt. Af fransk klipfisk importeredes saaledes over $3\frac{1}{2}$ million kg. mere end i 1899 og over $5\frac{1}{2}$ million kg. mere end i 1898. Procentvis beregnet af den hele indførsel til distriktet er den norske fisk gaaet tilbage fra 65.74 pct. i 1898 til 57.94 pct. i 1899 og 50 pct. i 1900, medens den franske fisk fra 18.12 pct. i 1898 er gaaet op til 29.16 pct. i 1899 og 38.62 pct. i 1900.

De norske afskibere kan ikke noksom have sin opmærksomhed henvendt paa denne konkurrence; den franske fisk begynder nu at blive saa godt kjendt, at den, om nordmændene ikke opbyder alle sine kræfter for til stadighed at levere en god vare til forholdsvis konkurrerende priser, kunde komme til at indtage den dominerende stilling paa markedet i Nordspanien.

Det er som bekjendt rigtignok saa, at den franske fisks mindre holdbarhed gjør den mindre skikket for lagring og lang transport i det indre af landet, men denne omstændighed taber mere og mere sin betydning, alt eftersom kommunikationsmidlerne forbedres.

I begyndelsen af aaret 1900 noteredes i Bilbao for norsk klipfisk en pris af fra 55 pesetas 50 centimos til 57 pesetas pr. kvintal. Den første tilførsel af norsk nyfisk indtraf den 19de mai. Det var kun et lidet parti, som afhændedes til en pris af 59 pesetas 50 centimos pr. kvintal. Derefter noteredes

56 pesetas indtil henimod midten af juli maaned, da prisen gik ned til 54 pesetas 50 c. for i de paafølgende tre uger at falde yderligere til 53 pesetas, 51 pesetas 50 c. og 50 pesetas. I august begyndte prisen at gaa noget op; i september, oktober og november noteredes 54 pesetas og i december 53 pesetas, alt pr. kvintal for 1ste sort.

Konsulatet tillader sig forøvrigt at henvise til sine til det kongelige indre-departement afgivne ugentlige indberetninger, hvor det har redegjort for det nordspanske klipfiskmarkeds stilling i aarets løb.

R o g n.

Indførselen heraf har været:

Fra	Til Bilbao.	Til La Coruña.	Til Pasajes.	Til Santander.	Til Vigo.	Til- sammen.
	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.	Tønder.
Norge	1 900	109	—	1 598*)	1 620	5 227
Island og Færøerne	340	—	—	—	—	340
Frankrige . . .	90	—	63	—	—	153
Tilsammen	2 330	109	63	1 598	1 620	5 720

Vicekonsul Tonning i Santander har indberettet følgende om rognmarkedets stilling i aaret 1900:

„Paa grund af det indskrænkede kvantum paa produktionsstederne holdt priserne sig det hele aar meget høje, og som følge deraf blev importen betydelig mindre end i det foregaaende aar. Priserne, som ved sardinfiskets begyndelse var 80 pesetas pr. tønde for 1ste sort, gik stadig op. Der betaltes saaledes i juni 95 pesetas, i juli—august 100 à 105 pesetas, i september—oktober 110 à 130 pesetas og ved aarets slutning indrømmedes lige op til 200 pesetas pr. tønde.“

T r a n.

Direkte fra Norge importeredes til Bilbao 94 tønder, til Santander 31 tønder og til La Coruña 22 tønder. Desuden ankom til Bilbao fra Frankrige 178, fra Skotland 133, fra Tyskland 137 og fra Belgien 13 tønder samt til La Coruña fra Tyskland 22 tønder. Heraf var sandsynligvis ogsaa en stor del af norsk oprindelse.

I s.

Da den kunstige is nu benyttes næsten overalt i dette distrikt, indskræn-

*) Heraf var 63 tønder i transit for Gijon.

kede importen af norsk is sig til tre ladninger, hvoraf en (300 tons) til Bilbao og to (tilsammen 500 tons) til San Sebastian. Den høje transportskat lægger nu desuden hindringer iveien for indførselen af denne vare.

Træl a s t.

Importen heraf i 1900 opgives at have udgjort i kubikmeter:

	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Nordamerika.	Fra Frankrige.	Fra Tyskland.	Ialt.
Bilbao . .	3 800	20 500	25 000	5 000	10 800	—	65 100
Coruña . .	—	3 300	—	3 800	—	—	7 100
Ferrol . .	—	700	—	—	—	—	700
Pasajes . .	700	—	—	—	—	2 200	2 900
San Sebastian	—	1 100	—	—	—	—	1 100
Santander .	3 200	16 200	3 400	1 600	—	—	24 400
Vigo . . .	—	1 400	—	—	—	—	1 400
Tilsammen	7 700	43 200	28 400	10 400	10 800	2 200	102 700
mod i 1899	2 000	61 000	24 200	6 900	9 300	—	103 400
„ - 1898	700	38 500	15 200	6 700	8 100	1 600	70 800

Som det fremgaar af denne tabel, var trælastimporten til Nordspanien i aaret 1900 omtrent af samme omfang som i aaret 1899. Importen vilde i aaret 1900 sandsynligvis blevet større, dersom prisnoteringerne havde været noget lavere. Paa grund af de høje priser blev der nemlig benyttet meget mere end sædvanligt af indenlandsk virke.

Den finske trælast importeredes fremdeles som følge af dens forholdsvise prisbillighed i tiltagende mængde. Fra 8 pct. i 1896, 13 pct. i 1897, 21 pct. i 1898 og 23 pct. i 1899 gik importen af finsk trælast i 1900 op til mellem 27 og 28 pct. af den totale indførsel.

Tr æ m a s s e.

Af denne vare importeredes:

	Til Bilbao.	Til Pasajes.	Til Vigó.	Til Tilsammen.
Fra	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Norge	3 574	6 143	—	9 717
Sverige	1 397	4 687	70	6 154
Overføres	4 971	10 830	70	15 871

Fra		Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til Vigo. Tons.	Til- sammen. Tons.
	Overført	4 971	10 830	70	15 871
Belgien . . .		469	1 653	—	2 122
Holland . . .		736	18	—	754
Tyskland . . .		313	961	—	1 274
Andre lande . .		78	251	—	329
Tilsammen		6 567	13 713	70	20 350
mod i 1899		5 553	12 356	71	17 980
„ - 1898		4 221	10 620	22	14 863

Importen af træmasse til Nordspanien var i aaret 1900 større end nogen-
sinde tidligere. Den direkte import fra Norge og Sverige tilsammenlagt, som
i aaret 1898 udgjorde 10 400 tons, var i 1899 13 700 tons og i 1900 hen-
imod 15 900 tons. Af det fra andre lande importerede kvantum, som i de
sidste aar har holdt sig omtrent uforandret, kan ogsaa endel formodes 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- sammen. Tons.
Sverige . . .	30	—	—	—	—	30
Belgien . . .	1 672	118	157	—	215	2 162
England . . .	6 765	227	38	23	36	7 089
Frankrige . . .	263	86	15	—	23	387
Holland . . .	104	11	—	—	—	115
Tyskland . . .	115	246	26	—	130	517
Ialt	8 949	688	236	23	404	10 300
mod i 1899	6 455	140	245	15	485	7 340

Hestekosøm.

Heraf importeredes:

Fra	Til Bilbao. Kg.	Til Pasajes. Kg.	Til Santander. Kg.	Til- sammen. Kg.
Norge . . .	14 800	10 500	—	25 300
Sverige . . .	1 000	—	—	1 000
Overføres	15 800	10 500	—	26 300

Fra	Til Bilbao. Kg.	Til Pasajes. Kg.	Til Santander. Kg.	Til- sammen. Kg.
Overført	15 800 ✓	10 500	—	26 300
Belgien . .	—	9 400	—	9 400
England . .	—	12 600	500	13 100
Frankrige . .	—	37 900	—	37 900
Tyskland . .	—	4 300	1 500	5 800
Østerrige . .	—	1 500	—	1 500
Tilsammen	15 800	76 200	2 000	94 000

Af norsk hesteskosøm indførtes ifølge denne opgave ialt til dette distrikt:

	25 300 kg. i aaret 1900*)
imod 17 605	” - — 1899
” 8 500	” - — 1898
” 26 608	” - — 1897
” 50 400	” - — 1896
og 78 500	” - — 1895

Det fremgaar heraf, at importen af norske søm i aaret 1900 var betydeligere end i de to nærmest foregaaende aar. De herværende forhandlere foretrækker efter sigende at sælge udenlandske søm, der, foruden at være af bedre kvalitet, afsættes med større fortjeneste end det indenlandske fabrikat. Saafrømt kursforholdene skulde komme til at stille sig noget gunstigere for importen, er der saaledes grund til at tro, at der, tiltrods for den sterke konkurrence fra Bilbaos sømfabriks side, atter i Spanien kan oparbejdes et marked for norske og svenske hesteskosøm. (Se desuden konsulatets aarsberetninger for 1894 og flg. samt for 1899).

J e r n m a l m.

Produktionen af jernmalm i hele Spanien beløb sig i aaret 1900 til 8 480 000 tons, hvoraf 5 318 000 tons kommer paa provinsen Vizcaya. Efter Vizcaya følger provinsen Santander med en produktion af 1 117 000 tons, Murcia med 807 000 tons, Almeria og Granada med tilsammen 503 000 tons og Sevilla med 365 000 tons.

De største producenter i landet var bilbaofirmaerne Orcanera og Martinez de las Rivas, hvoraf det første producerede 1 013 000 tons og det andet 581 000 tons.

Udførselen fra samtlige toldsteder i de spanske grubedistrikter androg til 7 823 000 tons, hvoraf fra provinsen Vizcaya 4 664 000 tons.

Ifølge opgaver fra toldboden exporteredes i aaret 1900 følgende kvanta jernmalm fra Bilbaos havn:

Til Storbritannien	3 061 000 tons
” Holland	714 000 ”

Overføres 3 775 000 tons

*) Af svenske søm indførtes direkte 1 000 kg. Endel af den fra «andre lande» ankomne hesteskosøm er muligens ogsaa norsk eller svensk produkt.

	Overført	3 775 000 tons
Til Frankrige	299 000	„
„ Belgien	198 000	„
„ Tyskland	66 000	„
„ Nordamerikas Forenede Stater . .	48 000	„

Ialt 4 386 000 tons

mod i aaret 1899 5 454 000 „

Den til Holland udførte malm var hovedsagelig sendt i transit til Tyskland.

Ifølge vicekonsul Tonnings indberetning exporteredes der i aaret 1900 fra Santander, hovedsagelig med spanske og engelske dampskibe, ca. 605 000 tons jernmalm (mod 670 000 tons aaret forud). Som sædvanlig sendtes det meste af det exporterede kvantum til England og Rotterdam.

De omtrentlige gennemsnitspriser pr. engelsk ton f. o. b. Bilbao i aaret 1900 opgives at have været:

For Campanil og Vena . . .	12 sh. 6 d
„ Rubio superior . . .	13 sh.
„ Rubio inferior . . .	10 sh. à 11 sh. 6 d
„ røstet carbonat . . .	14 sh.

Forbruget af jernmalm i provinsen Vizcaya var 474 300 tons. Deraf anvendte fabriken „La Vizcaya“ 216 700 tons, „Altos Hornos“ 187 200 tons, „San Francisco del Desierto“ 59 500 tons, „Santa Ana de Bolueta“ 6 200 tons og „Purissima Concepcion“ 4 700 tons.

Staal og jern.

Heraf produceredes i aaret 1900 i hele Spanien 91 600 tons Bessemer, 59 000 tons Siemens samt 277 200 tons forarbejdet jern og staal. I provinsen Vizcaya produceredes 91 200 tons Bessemer, 37 600 tons Siemens og 161 000 tons forarbejdet jern og staal. Ialt produceredes 64 700 tons mere end i aaret 1899.

Rujernsproduktionen udgjorde 294 100 tons (hvilket er omtrent det samme som aaret i forveien). I denne provins produceredes deraf 231 700 tons, hvoraf i fabriken „Altos Hornos“ 101 000 og i fabriken „La Vizcaya“ 96 000 tons. Til Storbritannien udførtes 5 100 tons, til Italien 5 000 tons, til Frankrige 4 300 tons og til Tyskland 4 000 tons.

Stenkul.

Spaniens stenkulsproduktion i aaret 1900 opgives at have udgjort 2 680 000 tons. Alene i provinsen Asturien udvandt man over 1 470 000 tons.

Der importeredes i aaret 1900 over 2 millioner tons kul og kokes, hvilket er omtrent 200 000 tons mere end i aaret 1899.

De vigtigste importsteder for udenlandske kul og kokes var Bilbao med 635 200 og Barcelona med 549 500 tons.

Af det til Bilbao indførte kvantum ankom:

Fra Storbritannien	ca. 622 200 tons
„ Holland	„ 10 200 „
„ Tyskland	„ 2 800 „
Tilsammen	ca. 635 200 tons
„ Asturien m. fl. indenlandske steder	„ 244 800 „
Ialt	ca. 880 000 tons,

der næsten alt forbrugtes i Bilbaos industridistrikt.

Til sammenligning tjener, at der i den catalanske region konsumeredes 760 000 tons og i den asturianske 500 000 tons.

Priserne for kul fra gruberne i Asturien opgives at have været som følger:

Store „steam screened“ . . .	fra 25 til 38 pesetas
Almindelige	„ 23 - 36 —
Smaa	„ 15 - 24 —

alt pr. ton f. o. b. Gijon.

Vinhøsten.

Udbyttet af vinhøsten i aaret 1900 i Riojadistriktet var i kvantitativ henseende udmerket godt. Kvaliteten af den nye vin blev paa enkelte steder tilfredsstillende, men paa andre, især hvor phylloxeraen har gjort sit indtog, mindre god. Paa grund af uheldige omstændigheder under indhøstningen kan avlingen, hvad alkoholstyrke angaar, neppe maale sig med de nærmest foregaaende aars.

Priserne er saavel i Rioja som i Navarra noget lavere end i aaret 1899.

Af ordinære vine exporteredes i aaret 1900 til udlandet:

Via Pasajes	ca. 67 700 000 liter.
„ Bilbao	„ 4 300 000 —
Ialt	ca. 72 000 000 liter

V e k s e l k u r s e r n e

undergik ikke saa store fluktuationer som i de nærmest foregaaende aar, men var dog ogsaa i aaret 1900 meget ugunstige for spansk valuta.

I begyndelsen af januar betales ca. 128 pesetas pr. 100 francs og lidt over 32 pesetas pr. £; derefter steg kursen noget, indtil den i midten af marts kom op i ca. 131 pesetas pr. 100 francs og ca. 33 pesetas pr. £, for atter at falde indtil den 21de mai, da den var nede i henholdsvis 125 pesetas 75 centimos og 31 pesetas 65 centimos. I andet halvaar steg kursen jevnt, saaledes at der den 31te december noteredes 134 pesetas 5 centimos pr. 100 francs og 33 pesetas 60 centimos pr. £.

Disse ugunstige kursforhold virker tildels hemmende paa handelen, idet de bl. a. vanskeliggjør importen af udenlandske varer.

Algier.*)

Skrivelse fra konsul S. Houge dateret 13de april 1901.

Som supplement til aarsrapporten for 1899 meddeles følgende statistik over skibsfarten (kystfarten undtaget) paa Algeriet for nævnte aar:

	Antal.	Tons.
Ankomne skibe	1 798	1 198 247
hvoraf med ladning	1 351	885 530
„ i ballast	447	312 717
Afgaaede skibe	1 840	1 263 217
hvoraf med ladning	1 493	1 036 911
„ i ballast	347	226 306
Heraf franske ankomne . . .	452	284 729
„ — afgaaede	408	235 770
Ialt franske fartøier	860	520 499
Af andre nationer ankomne .	1 346	913 518
„ — afgaaede	1 432	1 027 447
Ialt fremmede fartøier	2 778	1 940 965

*) Se hefte 1, side 1.

For hver enkelt af de vigtigste havne stiller forholdet sig saaledes:

Beni Saf.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	6	1 227	—	—
I ballast . . .	1	103	61	79 448
Afgang.				
Med ladning . .	3	589	120	161 053
I ballast . . .	—	—	—	—

Nemours.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	64	22 726	5	609
I ballast . . .	10	582	11	137
Afgang*				
Med ladning . .	26	11 544	14	148
I ballast . . .	19	10 526	1	5

Oran.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	106	80 765	339	141 757
I ballast . . .	5	1 239	86	49 498
Afgang.				
Med ladning . .	155	90 255	387	148 512
I ballast . . .	16	7 289	84	42 257

Arzew.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	1	1 249	16	6 213
I ballast . . .	7	8 142	23	18 246
Afgang.				
Med ladning . .	2	1 005	39	23 946
I ballast . . .	1	890	9	5 550

Mostaganem.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . . .	3	1 118	3	2 411
I ballast . . .	4	4 006	4	2 561
Afgang.				
Med ladning . . .	1	198	3	2 559
I ballast . . .	4	2 757	1	424

Alger.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . . .	99	75 672	423	392 287
I ballast . . .	1	1 755	16	12 968
Afgang.				
Med ladning . . .	83	59 664	275	245 413
I ballast . . .	5	2 517	144	132 857

Bougie.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . . .	2	1 458	17	13 281
I ballast . . .	1	869	17	9 733
Afgang.				
Med ladning . . .	2	1 976	36	25 549
I ballast . . .	2	274	5	2 936

Philippeville.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . . .	18	9 775	25	17 321
I ballast . . .	1	1 108	7	1 974
Afgang.				
Med ladning . . .	21	14 119	21	9 799
I ballast . . .	1	721	16	7 516

Bône.

Ankomst.	Franske.		Fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	59	30 062	90	43 842
I ballast . . .	13	6 364	128	103 661
Afgang.				
Med ladning . .	60	32 171	242	186 233
I ballast . . .	4	1 671	17	6 871

I skibsfarten paa Algeriet for 1899 har foruden Sverige og Norge følgende lande været repræsenteret:

	Ankomst.		Hvoraf med landning.		Afgang.		Hvoraf med ladning.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Rusland . .	6	6 145	2	1 602	6	6 145	5	5 453
Danmark . .	13	13 017	9	7 577	15	14 655	13	13 000
England . .	430	474 753	292	326 735	496	570 114	347	433 927
Tyskland . .	127	150 576	99	113 726	142	171 535	129	149 200
Holland . .	27	33 809	26	32 169	24	30 186	17	23 572
Belgien . .	35	35 169	30	29 473	35	37 493	35	37 493
Portugal . .	9	523	3	148	9	523	9	523
Spanien . .	329	48 220	300	37 800	328	47 876	275	41 466
Østerrige . .	25	17 693	22	15 266	27	18 854	18	14 448
Italien . .	221	55 049	91	21 822	228	62 042	197	51 707
Grækenland .	20	14 386	16	13 163	6	2 938	1	158
Tyrkiet . .	2	939	2	939	1	369	1	369
Marokko . .	11	54	3	14	12	66	11	61
Tunis . . .	28	383	20	336	28	442	19	296

En sammenligning af skibsfarten for aarene 1897, 1898 og 1899 viser følgende billede:

1897	ankomne fartøier	1 729	dr.	923 341	tons
1898	— " —	1 834	"	1 101 668	"
1899	— " —	1 798	"	1 198 247	"
1897	afgaaede fartøier	1 755	"	928 272	"
1898	— " —	1 798	"	1 117 418	"
1899	— " —	1 840	"	1 263 217	"

Alger har som kulhavn i 1899 været besøgt af 1 105 skibe, der har indtaget 267 360 990 kg. kul mod i 1898 1 334 skibe og 310 098 474 kg. kul.

Lübeck.

*Aarsberetning for 1900 fra konstitueret generalkonsul A. R. Landström,
dateret 29de marts 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	8	3 432	5	1 694	13	5 126	17	7 293	-	-	17	7 293
Seilskibe	-	-	15	5 610	15	5 610	-	-	5	1 136	5	1 136
Sum	8	3 432	20	7 304	28	10 736	17	7 293	5	1 136	22	8 429
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	6	765	51	19 907	57	20 672	1	184	6	2 540	7	2 724
Seilskibe	26	1 559	32	8 288	58	9 847	4	264	8	424	12	688
Sum	32	2 324	83	28 195	115	30 519	5	448	14	2 964	19	3 412
Totalsum af ladede fartøier	40	5 756	103	35 499	143	41 255	22	7 741	19	4 100	41	11 841
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	9	3 861	-	-	9	3 861	2	606	4	3 035	6	3 641
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	3	2 224	7	2 250	10	4 474
Sum	9	3 861	-	-	9	3 861	5	2 830	11	5 285	16	8 115
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	665	2	665	14	3 713	38	15 830	52	19 543
Seilskibe	-	-	6	277	6	277	26	3 165	25	6 211	51	9 376
Sum	-	-	8	942	8	942	40	6 878	63	22 041	103	28 919
Totalsum af ballastede fartøier.	9	3 861	8	942	17	4 803	45	9 708	74	27 326	119	37 034

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 718 199.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 61 458.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 2 410 dr. 432 075 tons,
til hovedstationen 1 127 dr. 264 224 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen mk. 744.57, ved vicekonsulsstationerne mk. 2 267.40; heraf tilfaldt konsulskassen mk. 1 878.27. Af svenske skibe ved hovedstationen mk. 7 907.14, ved vicekonsulsstationerne mk. 9 995.53; heraf tilfaldt konsulskassen mk. 12 904.91. Ialt tilfaldt konsulskassen mk. 14 783.18.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager mk. 52.65, i svenske sager mk. 1 707.70.

Medens aaret 1899 i Tyskland havde udmerket sig ved økonomisk fremadskriden paa de fleste omraader, kan dette ikke ubetinget siges at være tilfældet i aaret 1900. En vis trykket tilstand inden adskillige næringsveie med nedgang i værdien af industri- og bankaktier, høi diskonto og arbejdsmangel i forskellige brancher er betegnende for det forløbne aar.

Til disse forhold, som vel har sin egentlige grund i overproduktion og overspekulation, kan ogsaa de høie priser paa kul ligesom paa visse for Tysklands storindustri nødvendige raavarer ansees for i nogen grad at have bidraget.

I hvorvel saaledes forretnings- og industrilivet i Tyskland i det hele taget i aaret 1900 kan siges at vise nogen stagnation paa adskillige omraader, er dette dog mindre tilfældet inden Lübecks konsulatdistrikt. Vistnok merkes ogsaa her foreteelser, som tyder paa mindre gunstige konjunkturer end tidligere. Saaledes er f. eks. bygningsvirksomheden aftaget ikke saa lidet i det forløbne aar, et forhold, som allerede har havt sin indflydelse paa træ-, jern- og stenforretningerne med Sverige og ganske vist ogsaa vil komme til at strække sine virkninger ud i aaret 1901. Men i almindelighed er den økonomiske udvikling foregaaet under ret tilfredsstillende konjunkturer; og hvad særlig byen Lübeck angaar, imødeser man fremtiden med lyse forhaabninger, takket være de muligheder for udvikling af fremfor alt handel, men ogsaa industri og skibsfart, som dels den nye Elbe-Travekanal allerede tilbyder, dels det foreslaaede store kanalsystem i det indre af Tyskland lover, naar det engang kommer istand; thi selv om forslaget skulde falde paa denne rigsdag, vil det nok saa ofte komme paa dagsordenen, til det gaar igjennem.

Som en ytring af dette lyse blik paa fremtiden turde bl. a. fortjene at nævnes, at der i Lübeck, som hidtil ikke har havt nogen større handelsflaade, i aarets løb er blevet truffet forberedelser til at kunne deltage i konkurrancen paa længere farvande end hidtil. Som et slags filial af det store rederi Horn i Schleswig er af indflydelsesrige personer her paa stedet sammen med medlemmerne i nævnte selskab blevet dannet et her i byen indregistreret aktieselskab „Dampfschiffsrhederei Horn“ med to millioner kapital, for den største del lübeckske penge. Dette sidste selskab overtager fire af det første allerede gjorte bestillinger ved skibsverfter i Lübeck, Rostock og Helsingør paa dampskibe dr. 3 à 4 000 tons at levere i aaret 1901.

Den nærmeste impuls til dannelsen af det nye selskab turde vistnok være udgaaet fra det schleswigske rederi, hvis virksomhed paa dets nuværende hovedsted skal være høit beskattet. Men følelsen af Lübecks, paa grund af de udviklede kommunikationer, stigende betydning som handelsstad har nok tillige været en kraftig medvirkende aarsag. Nogen direkte betydning for den nye

færdselsvejs stigning turde vel disse for regelmæssig fart i fjernere farvande bestemte fartøier ikke komme til at medføre, idetmindste ikke i begyndelsen, men de vidner dog om en vaagnende maritim interesse i den gamle hansestad og maa ansees som et tidens tegn. De i Lübeck hidtil hjemmehørende forholdsvist smaa fartøier har egentlig mere tjent expeditiønsinteresser og — uden fagmæssig ledelse — alene spillet en underordnet rolle i stadens økonomiske liv. Det eksempel, som nu er blevet givet paa rederi i større skala med store ressourcer og under centraliseret ledelse, kan muligens være omslaget til en virksomhed af stor rækkevidde i fremtiden.

Ogsaa paa andre omraader har nye foretagender i aaret blevet sat i gang eller planlagt i den hensigt at benytte de nye chancer. Flere herværende industrielle etableringer har allerede som følge af indtraadt livligere efterspørgsel efter deres tilvirkninger og i haab om endnu større ordres for fremtiden foretaget betydelige udvidelser. For at kunne imødekomme kravene paa vel beliggende industrielle tomter har kommunen indkjøbt store jordeiendomme i byens nærmeste omegn og truffet foranstaltninger til at bringe disse i forbindelse med jernbane og havn. I sammenhæng hermed maa erindres, at arbeidet med fordybningen af Lübecks havn og Trave uafsluttet paa gaar i den hensigt at gjøre det muligt for store skibe at optage transporten af masse gods fra og til det indre af Tyskland.

Elbe — Travekanalen.

Aabningen af denne kanal maa ansees epokegjørende i Lübecks kommercielle historie. Endnu er det vistnok for tidligt med tal at konstatere dens betydning, thi dels har kanalen endnu kun været aabnet nogle faa maanedes, dels maa naturligvis nogen tid hengaa, inden trafikken bevæger sig inden jævne, normale forhold. Foruden at praktisk erfaring maa samles for at regulere denne paa en maade, som modsvarer almenhedens billige fordringer, gjælder det ogsaa at lede varemængden fra gamle traditionelle veie ind paa nye; og den opgave, som i saa henseende stilles saavel til kanalbestyrelsen som til kjøbmændene, løses ikke paa én gang. Trafikken er forøvrigt i det første aar foregaaet under meget uheldige forhold paa grund af Elbens usædvanlig lave vandstand, der var ugunstigere end noget aar siden 1893.

Om saaledes resultatet af det første aars kampagne ikke svarer til forhaabningerne, saa er det dog paa den anden side ikke heller egnet til at indgyde mistrøstning for fremtiden. De paa kanalen til Lübeck indførte og derfra til Elbhavnene udførte varekvantiteter beløber sig med et rundt tal til 100 000 tons. Til transporten heraf maatte imidlertid som følge af nysnævnte ulempe anvendes 200 000 tons skibsrum. De exceptionelle trafikvanskeligheder gjorde sig naturligvis mest gjældende paa den allerede oparbejdede, regelmæssige og relativt livlige rute Lübeck—Hamburg og Lübeck—Magdeburg. Men ogsaa hvad angaar den begyndende forbindelse med havnene ved øvre Elben var den lave vandstand sikkerlig til en vis grad aarsagen til, at aarets endelige resultat for den nye trafikvei ikke blev saa gunstigt, som det under andre omstændigheder ganske vist havde kunnet blive.

Skibsfarten.

Den norske skibsfarts fordeling paa distriktets havne i aaret 1900 fremgaar af følgende tabel:

Havn.	Seilakibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lübeck	15	5 610	22	8 987	37	14 597
Apenrade	2	79	2	490	4	569
Cappeln	3	334	1	319	4	653
Flensburg	10	461	13	3 875	23	4 336
Hadersleben	1	60	1	194	2	254
Heiligenhafen	3	555	—	—	3	555
Holtenu	2	125	—	—	2	125
Itzehoe	10	1 294	6	1 044	16	2 338
Kiel	22	4 190	11	5 340	33	9 530
Rendsburg	1	133	2	1 057	3	1 190
Rostock	2	1 037	14	4 968	16	6 005
Schleswig	3	133	3	663	6	796
Wijk	1	49	—	—	1	49
Wismar	4	1 674	6	3 387	10	5 061
	79	15 734	81	30 324	160	46 058
mod i aaret 1899	50	11 657	61	20 889	111	32 546
„ — 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

Nedenstaaende oversigt udviser forholdet mellem de forenede rigers skibsfart paa distriktet i aarene 1899 og 1900:

Svenske skibe:

Ankomne	1899.		1900.		Forøgelse +. Formindsk. ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
med ladning	2 010	377 496	2 204	394 151	+ 194	+ 16 655
i ballast . .	102	17 117	134	21 927	+ 32	+ 4 810
Sum	2 112	394 613	2 338	416 078	+ 226	+ 21 465
Afgaaede						
med ladning	1 008	253 843	1 008	239 947	—	÷ 13 896
i ballast . .	1 086	137 340	1 340	179 325	+ 254	+ 41 985
Sum	2 094	391 183	2 348	419 272	+ 254	+ 28 089

Norske skibe:

	1899.		1900.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne						
med ladning	105	31 536	143	41 255	+ 38	+ 9 719
i ballast . .	6	1 010	17	4 803	+ 11	+ 3 793
Sum	111	32 546	160	46 058	+ 49	+ 13 512

Afgaaede						
med ladning	13	1 793	41	11 776	+ 28	+ 9 983
i ballast . .	98	29 179	121	37 389	+ 23	+ 8 210
Sum	111	30 972	162	49 165	+ 51	+ 18 193

Opseilede bruttofragter udgjorde:

		1900.	1899.	1898.	1897.
Ankomne svenske skibe	kr.	2 871 698	2 418 599	2 252 246	2 090 608
Afgaaede —" —	"	1 027 181	1 121 957	818 405	672 414
Ankomne norske skibe	"	718 199	523 930	545 074	423 822
Afgaaede —" —	"	61 458	16 750	17 688	15 245

Til sammenligning meddeles her en paa officielle opgaver bygget tabel, udvisende det hele antal af de til Lübeck ankomne skibe i aarene 1900 og 1899:

	1900.		1899.	
	Antal.	Drægtighed i kbm.	Antal.	Drægtighed i kbm.
Tyske . . .	1 133	509 063	1 249	519 031
Svenske . . .	1 105	621 780	1 004	612 799
Danske . . .	267	126 753	324	138 497
Russiske . . .	252	240 907	238	231 370
Norske . . .	37	41 420	17	19 374
Engelske . . .	15	24 616	15	11 689
Belgiske . . .	3	5 766	—	—
Hollandske . .	8	4 732	13	7 902

1 ton = 2.83 kbm.

Mønstringsforretninger: paa svenske skibe 180 paa- og 282 afmønstringer, paa norske skibe 11 paa- og 36 afmønstringer.

8 rømningstilfælde fra svenske skibe er i aaret blevet anmeldt.

Ingen opsparede hyrebeløb er af sjømænd blevet indbetalt til hjemsendelse.

Efter hvad der er blevet anmeldt for generalkonsulatet, har i aaret 2 norske fartøier lidt skibbrud i distriktets farvande.

Den svenske skibsfart paa distriktet har, saavel hvad antal som tonnage angaar, i de fire sidste aar befundet sig i en stadig fremgang. Tilvæksten fra 1897 udgjør 411 ankomne skibe dr. 72 119 tons, hvoraf 295 seilskibe dr. 27 333 tons og 116 dampskibe dr. 44 786 tons.

Den norske skibsfarts tilvæxt, som dog ikke har varet uafbrudt, er i fireaarsperioden 43 skibe dr. 10 051 tons, deraf 24 seilskibe dr. 5 505 tons og 19 dampskibe dr. 4 546 tons. Sammenlignes de to sidste aar, bliver tilvæksten for ankomne svenske skibe i aaret 1900 226 skibe dr. 21 465 tons og for norske skibe 49 dr. 13 512 tons.

I nævnte periode er bruttofragterne for ind- og udgaaende svenske skibe blevet forøget med kr. 1 135 957.00 og udgjorde i aaret 1900 tilsammen kr. 3 898 879.00. De tilsvarende tal for norske skibe udgjorde respektive kr. 340 590.00 og kr. 779 657.00. Passagerafgifterne for de rutegaaende skibe i aaret 1900, som ikke er medtagne i ovennævnte tal, beløb sig til kr. 67 895.00.

De artikler, som med svenske og norske fartøier indførtes til distriktet, bestod som sædvanlig hovedsagelig af trævarer, sten, malm, jern og staal, fisk og tyttebær. Hovedudførselsvarerne var foruden stykgods med skibene i regelmæssig trade potetes, korn, salt, klude, gjødningsstoffer og maskiner.

Den regelmæssige trafik mellem Lübeck og de skandinaviske lande vedligeholdtes af samme selskaber og paa samme linjer som omhandlet i beretningen for 1899. Det Hallandske dampskibsselskab og det nye aktieselskab „Svea“ indsatte hvert et nyt lastedampskib paa sine ruter.

I august begyndte det Søndenfjeldske Dampskibsselskab i Kristiania exploitering af ruten Lübeck—Kristiania.

I almindelighed kan de gamle oparbejdede linjer, specielt det Hallandske selskab, ansees for at have haft god sysselsættelse, om end som følge af kulpriserne fortjenesten er blevet mindre end før. At drage lignende slutninger for fremtiden fra det norske dampskibs første korte sæson, der ikke var lønnende, vilde naturligvis være forhastet. I samme grad som ved Lübecks forbedrede kommunikationer med det indre Tyskland en mængde masse gods, der ellers vilde have taget veien over Hamburg eller Stettin, kommer til at passere herover, i samme grad turde ogsaa udsigterne for den nye linje lysne. I alle henseender vidner det om klog forudseen hos det norske selskab i tide at søge at sikre sig en rute, som sandsynligvis kommer til med tiden at blive lønnende, og som sikkert ellers vilde have lokket et andet rederi.

Handelen.

Trævaremarkedet. De handlende hersteds begyndte det nye aar med betydelige lagerbeholdninger. Paa grund af de samtidig raadende høie salgs-

priser i de nordiske lande, udvikledes med disse beholdninger, som stod kjøbmændene forholdsvis billig, livlige forretninger, der vilde have antaget endnu større dimensioner, hvis ikke den høje udlaansrente havde virket afskrækkende paa byggeysten. Især viste dette sig med hensyn til afsætningen til Holstein, Hamburg og Hannover, mindre til Westphalen, Thüringen, Sachsen og Hessen. Uagtet den lange vinter i Norden og den derved forsinkede aabning af skibsfarten, kunde de gamle lagre ikke realiseres, inden nye ladninger ankom, men ved efterhaanden formindsket efterspørgsel forblev større mængder saget gran ligesom ogsaa spirer af mindre dimensioner tilbage paa lagrene og trykkede priserne. Paa saget vare holdt priserne sig i det forløbne aar i gennemsnit paa samme høide som aaret forud. I sydsvenske kantede bord var omsætningen normal med faste priser, om end nogen klage hørtes over vilkaarlig sortering, hvorved konkurrencen aar for aar lettes for tysk ukantet vare. Amerikansk „pitchpine“ og „redpine“ var her, ligesom i hele distriktet forøvrigt, gjenstand for livlig efterspørgsel, og omsætningen deraf til stadig stigende priser lønnende. Priserne paa svenske og finske firhugne spirer kunde ikke holde sig paa sin forrige høide. Som følge af de høje noteringer havde produktionen langt oversteget behovet, og da konsumtionen ikke svarede dertil, maatte et tilbageslag komme. Fragtmarkedet var i hele sæsonen yderst fast og vanskeliggjorde importen især for russiske havne. Exportørernes fordringer bevægede sig paa samme basis som foregaaende aar. Større forretninger er saavidt bekjendt endnu ikke blevet afsluttet. For trævarehandelen hersteds har den nye vandvei til Elben hidtil endnu ikke vist sig at have den betydning, som man i almindelighed havde ventet sig af denne. Det er imidlertid at ønske og at haabe, at denne trafikvei mere og mere kommer til at maatte lægges beslag paa af herværende trælastimportører, da den derved bevirkede udvidelse af afsætningsomraadet for nordiske trævarer ikke kan være andet end tjenlig til opnaaelse af gode priser.

Udsigterne for indeværende aar opgives at være ugunstige. Lagerbeholdningerne er større end nogensinde før paa samme tid og kjøbelysten ringe.

Jernmalm. Den totale import til Tyskland af svensk jernmalm holdt sig omtrent ved samme tal som i aaret 1899. Lübecks andel deri beløber sig til henimod 10 000 tons eller omtrent dobbelt saa meget som foregaaende aars, foranlediget ved den nye kanalveis aabning.

Jernpriserne stillede sig som følger: rujern mk. 13.75—12.75; luppjern mk. 19.50—18.50; martin- og bessemerstaal mk. 28—25; stangjern mk. 26.50—23.50; traadjern mk. 28.50—26.50; jernmalm mk. 1.70—1.60, alt pr. 100 kg. cif Lübeck.

Ved at omtale kulpriserne turde det i sammenhæng hermed fortjene at nævnes, at i den tid, disse endnu stod høiest, begyndte herværende kulforbrugere at vende blikket til de bøhmiske brunkul. Der blev imidlertid ikke nogen større konsumtion af disse, da ogsaa her Elbens vandstand kom til at indvirke skadeligt. Efter ankomsten hertil af nogle ladninger i tiden fra medio juni til begyndelsen af juli fulgte af nys antydede aarsag et langt ophold og først i oktober og november ankom atter nogle tusen tons. Viste denne vare allerede om vaaren en betænkelig prisstigning, saa blev den mod senhøsten paa grund af de høje fragter alt for dyr til, naar hensyn toges til dens mindre brændeevne, at kunne anvendes med fordel. Hvorvidt brunkul vil komme til at vise sig af fremtidig betydning for saa vel husholdningen som industrien,

er et prisspørgsmaal. Brunkulsbriketter hidføres imidlertid mere og mere og er særdeles yndede.

Sild, fersk. Resultatet af den svenske vadsildfangst blev daarligt sammenlignet med forrige aars, og der indførtes pr. jernbane betydelige kvantiteter dansk sild. Derimod var indførselen af svensk garnsild større end i aaret 1899, da høstfangsten viste et godt resultat. Stegerier og marineringsfabriker er i aaret blevet udvidet, men det er for denne industri af stor betydning hurtigere end hidtil at komme i besiddelse af raavaren, hvorfor en jernbane mellem Schlutup, hovedpladsen for den heromhandlede industri, og Lübeck særlig er påkrævet af behovet, ihvorvel for nærværende, paa grund af forholdene ved Lübecks jernbanestation umulig at istandbringe. Hvad saltet sild angaar, synes uheldige forhold at have været raadende i aaret. Om vaaren kjøbtes hovedsagelig skotsk sild, der imidlertid som følge af sin mindre værdifulde beskaffenhed og de forlangte høie priser blot nød svag efterspørgsel. Resultatet af sommer- og høstfangsten af nordisk sild maa forsaavidt ansees som mislykket, som kvantiteten blev ringe, selv om varens beskaffenhed var tilfredsstillende. Da beskaffenheden af den i begyndelsen gode skotske sild i aarets løb mere og mere forværredes, maatte ud paa høsten tysk sild tjene til erstatning, og store partier kjøbtes til høie priser. Da varen i almindelighed holdt sig usædvanlig høit i pris, blev sildeforretningerne ikke saa lønnende paa stedet som i tidligere aar.

Kornmarkedet forløb uden nogen større svingninger. Saa snart den nye hvedehøst kom i markedet, udviklede der sig meget livlige forretninger med Sverige paa grund af varens billighed. Exporten af mølleindustriens produkter til de nordiske lande led dog i det hele meget ved konkurrencen fra Amerika. Af en herværende valsemølle gjordes forsøg paa ved hjælp af den nyaabnede forbindelse Kristiania—Lübeck at vinde et marked i Norge for sine produkter; dog turde fortjenesten i betragtning af melprisernes trykkede stilling have vist sig meget beskednen.

Af granit og gadesten indførtes fra Sverige mindre end sædvanligt. Inden de protektionistiske kredse i det sydlige og mellemste Tyskland gjøres anstrængelser for at opnaa paalæg af told paa denne vare. I Nordtyskland findes blot faa stenbrud, og den vare, som der produceres, er af løs beskaffenhed. Behovet for sten dækkes for omtrent $\frac{2}{3}$ fra Sverige, og skulde bestræbelserne for at faa told paalagt vinde fremgang, kommer denne særdeles vigtige export paa Nordtyskland til at ophøre. Da imidlertid befolkningen dersteds og specielt kommunerne som saadanne er stærkt interesseret i exportens vedbliven, da endvidere ikke ubetydelige tyske kapitaler er engagerede i svenske stenbrud, og da der sluttelig ved bestemmelsen om høiere toldsatser paa en vare maa tages hensyn til mulige repressalier fra det modsatte hold, turde der findes grund til haab om, at vedkommende ikke vil lytte til talen om forhøiet told paa udenlandsk sten. Vedkommende handelskamre har ikke heller undladt itide at gjøre forestillinger derimod.

Tyttebær. Lübeck er ved sine livlige, regelmæssige dampskibsforbindelser med Skandinavien og Finland blevet hovedpladsen for tyttebærimporten og den toneangivende plads for forretninger i denne vare. I forrige aar var disse livligere end nogensinde tidligere som følge af rig høst baade i

Sverige og i Finland. Varen ankom ogsaa hid i god og tør tilstand. Man antog, at høsten skulde begynde i midten af august, men da den forsinkedes omkring ti dage, blev den umiddelbare efterspørgsel saa livlig, at prisen i de første to uger holdt sig i 28 à 30 mark pr. 100 kg. Som følge af vedholdende og stor masseindførsel fra Sverige og en tidligere end sædvanlig begyndende import fra Finland gik den dog snart ned til mk. 24 à mk. 18 efter varens kvalitet. Derpaa formindskedes tilførselen pludselig, saa at man i begyndelsen af oktober atter kunde notere mk. 22 med stigning lige til mk. 26. Som gjennemsnitpris for god vare i den forløbne sæson turde kunne noteres mk. 25. Det er merkeligt, at tyttebær, trods Tysklands store høst af frugt i almindelighed dog havde en saa stor afsætning. Efter fagmænds mening turde dog det forløbne aars middelspris ikke saa snart komme til at overskrides.

De største sendinger kommer fra Vermland. Men ogsaa fra andre trakter baade i det sydlige og det nordlige Sverige ankom betydelige poster. Derimod har tilførselen fra Norge været ubetydelig, idet kun 22 decitons er angivet som norsk vare. Det skulde imidlertid synes, som om ogsaa fra Norge export af tyttebær med fordel burde kunne finde sted, efterat en regelmæssig dampskibsforbindelse med billigere fragsatser end jernbanens er kommet istand med Kristiania. Maaske betegner nysnævnte tal en begyndelse, som just har dampskibskommunikationen at takke for sin tilbliven; og det er saaledes at haabe, at et kommende aar vil opvise betydelig større tal med hensyn til Norges tyttebærexport. Paa grund af den i det forløbne aar vundne erfaring turde man kunne paastaa, at det tyske marked har anvendelse for en ubegrænset tilførsel af tyttebær, og denne export synes saa meget mere at burde opmuntres, som den største del af fortjenesten derpaa tilfalder dem, som mest trænger den. At sagen fra saavel nationalt som individuelt økonomisk synspunkt har væsentlig betydning, fremgaar deraf, at værdien af Lübecks tyttebærimport fra Sverige i aaret 1900 turde kunne anslaaes til omkring kr. 700 000.00. Maaske vilde det ogsaa lønne sig at gjøre et forsøg med udførsel af multer.

Fragtmarkedet. Trælastfragterne, som for Lübeck spiller en meget væsentlig rolle, begyndte med relativt moderate satser, som dog snart maatte vige for stedse høiere og høiere. Først mod sæsonens slutning gjorde en tilbagegang sig merkbar. Stykgodsfragterne har i almindelighed holdt sig lave, omtrent paa samme niveau som i aaret 1899, hvorfor ogsaa de i regelmæssig fart gaaende dampskibe havde de mindste fragter. De, som høstede den største fordel paa fragtmarkedet, var skibe uden bestemt trade, hvilke kunde benytte chancerne, hvor de for tilfældet viste sig fordelagtigst.

For planker og bord med svenske og norske seilskibe betales fra Karlskrona og Vestervik mk. 15 à 18.50 pr. std. Livligst var markedet om eftersommeren, da fragterne fra disse steder steg til 16 à 20 mark pr. std. fra Norrköping mk. 18, paa høstsiden mk. 20; fra Gefle i begyndelsen mk. 19 à 21, om høsten til og med mk. 23 à 24; fra Söderhamn—Hernösand betales i begyndelsen mk. 20 à 22, længere frem paa sommeren steg fragterne til mk. 25 à 28 pr. std. Om høsten blev markedet atter mere flaut, saa at de sidste seilere erholdt mk. 23 à 25; fra Umeå var fragterne mk. 26 à 28; fra Haparanda mk. 30 à 32 pr. std.

For spirer fra Piteå og Skellefteå betaltes først kr. 5.00, derpaa kr. 5.50 og nogle seilere fik til og med kr. 6.00 pr. 31.50 eng. kbf.

Fra Halmstad var fragterne oppe i mk. 3.50 à 3.75 pr. kbm. for stav-træ.

For gadesten betaltes fra Lysekil mk. 4.50 à 5.00 og fra Karlshamn mk. 4 à 4.50 pr. 1 000 kg.

For kul fra England pr. dampskib varierede fragterne fra 5 sh. 1 d til 8 sh. 3 d pr. ton.

Fra Pensacola betaltes for trælastladning £ 5.13.0 til £ 6.0.0 pr. std.

Fra Stockholm og Kalmar betaltes pr. 1 000 kg. med dampskib i regelmæssig fart for færdige døre 12 mark.; saltede huder kr. 8.00 à kr. 9.00; tørrede do. kr. 11.00 à kr. 14.00; jern kr. 5.00 à kr. 7.00; rør kr. 6.00; tyttebær kr. 15.00; maskindele kr. 12.50 à kr. 25.00; jerntraad kr. 5.00 à kr. 7.00; klude kr. 8.00 à kr. 10.00; bord og planker 19 à 20 mark pr. std.; rensdyrhuder kr. 27.50 pr. 1 000 kg.; stav kr. 22.00 pr. std.; bjelker kr. 0.15 pr. kbf.; fyrstikker kr. 1.20 pr. kasse. Fra Norrbotten betaltes i fragt for bord og planker 23 à 28 mark pr. std.; fra Vestervik, Oskarshamn og Karlskrona 20 à 22 mark.

Fra Göteborg betaltes for tyttebær kr. 15.00 pr. 1 000 kg.; sild kr. 1.50 pr. kasse; do. i tønder kr. 0.80 à 1.00 pr. tønde; jern og rør betingede kr. 6.00 pr. 1 000 kg.; fyrstikker kr. 1.00 pr. kasse; døre 12 mark pr. 1 000 kg. Fra Varberg var fragten for sten kr. 12.00 pr. 1 000 kg.; fra Malmö for fyrstikker kr. 0.50 pr. 100 kg.; kridt kr. 1.00 pr. fustage; sild kr. 1.20 pr. kasse; døre 10 mark pr. 1 000 kg.; tyttebær kr. 12.00 pr. 1 000 kg.; huder, tørrede kr. 10.00 pr. 1000 kg.; do., saltede kr. 8.00 pr. 1 000 kg.

Den hovedsagelige vareomsætning mellem Norge og Lübeck udgjorde:

Fra Norge:

Varesort:	Deciton:
Fisk, fersk	3
Do. røget	3
Feltspat	30
Huder	317
Jernvarer	17
Konserver	3
Lim	50
Tyttebær	22
Klude	37
Maskiner	733
Metaller og metalarbeider	4
Sild, saltet	339
Tran	10
Træ, forarbejdet	9
Uldgarn og uldvarer	7

Til Norge.

Varesort:	Deciton:
Asbest	37
Blyvarer	21
Bomuldsvarer	42
Frø og planter	209
Farvestoffe	28
Gibs	108
Glasvarer	54
Gummivarer	30
Jernvarer	921
Kaffe	575
Kemikalier og droger	42
Konserver	62
Lervarer	926
Malt	725
Maskiner	318
Metaller og metalvarer	124
Mel	5 486
Ost	129
Uld	18
Uldaffald	58
Uldvarer	71

Apenrade.

Havnen besøgtes i aaret 1900 af 67 svenske fartøier (2 dampskibe og 65 seilskibe) samt 4 norske fartøier (2 dampskibe og 2 seilskibe). Med disse skibe indførtes 2 913.7 kbm. spirer, 371 kbm. bjelker, 11 181 kbm. bord, 467.8 kbm. planker, 325 kbm. battens, 328 tons gadesten, 1 244 tons stenkul og 500 tons solsikkekager. Til Sverige udførtes med svenske skibe 149 tons hyede og med et norsk fartøi 60 tons af samme vare. Antallet af ankomne svenske og norske skibe var omtrent det samme som i det foregaaende aar.

Trælastpriserne stiller sig tildels noget højere end i forrige aar.

Fra Piteå og Skellefteå: for spirer 4"—6" mk. 0.53—0.56; 7"—8" mk. 0.65—0.70 pr. eng. kbf. f. o. b.

Fra Sydsverige: for spirer 4"—7" mk. 0.68—0.78 pr. kbf. cif. Kortere længder og stuage $\frac{2}{3}$ billigere.

For bord (grüne) 6 alens $12'' \times 1\frac{1}{2}''$ mk. 23 pr. tylvt. Andre dimensioner i forhold.

Usorterede bord . . .	4"—6" $\times$ 1" mk.	115—160
— " . . .	7"—8" $\times$ 1" "	170—180
— " . . .	9" $\times$ 1" "	210

alt pr. Petersburger std. = 165 kbf. eng.

Flensburg.

Skibslisterne for det forløbne aar udviser, at 157 svenske damp- og seilskibe dr. tilsammen 19 843 tons og med en fragtindtægt af kr. 237 406.00 ankom til havnen. Forøgelsen i aaret 1900 i sammenligning med aaret 1899, hvilket sidstnævnte aar ogsaa udviste stigning fra det nærmest foregaaende, udgjør 18 skibe dr. 5 874 tons og kr. 88 534.00 fragtfortjeneste. Den største del af nævnte skibe har hidført svenske produkter, fornemmelig trælast, samt endvidere sten, træmasse og jern.

Af fartøier ankom fra Sverige 4 damp- og 95 seilskibe med trælast, 1 damp- og 4 seilskibe med træmasse (364 tons), 15 seilskibe med sten (1 516 tons), 3 do. med teglsten (184 tons), 1 do. med jern (130 000 kg.); fra Finland 5 seilskibe med trælast (432 std.), 1 dampskib med sleepers (2 950 std.); fra Tyskland 3 seilskibe med korn, 1 do. med sukker, 2 do. i ballast; fra Rusland 8 dampskibe og 3 seilskibe med korn, 1 dampskib med sleepers; fra England 9 dampskibe med jern (6 014 tons), 1 dampskib med kul (1 280 tons).

Af trælast indførtes fra Sverige med svenske skibe i kbm.: bord 18 635 (1899: 15 714), spirer 3 737, bjelker 2 175, planker 1 354, lægter 318, ved 35.

Af træmasse indførtes omtrent samme kvantitet som i aaret 1899, granit og teglsten mindre end halvdelen mod aaret før.

Fragterne var gennemgaaende gode, i løbet af sommeren endog meget gode paa grund af det almindelige opsving paa alle markeder; og det kan antages, at ogsaa mindre fartøier i østersjøfart med trælast har haft en tilfredsstillende fortjeneste. Den lange vinter i Norrland forsinkede begyndelsen af trælastsæsonen, som derved blev kortere end sædvanlig, men paa den anden side gav fuldt op at gjøre. For trælast betales i fragt fra Halmstad og Karlskrona 8—12 øre pr. kbf. og mk. 17—18 pr. std.; fra Kalmar, Bergkvara, Mönsterås og andre sydsvenske byer 9—12 øre pr. kbf. og mk. 19 à 20 pr. std., kr. 0.90 à kr. 1.25 pr. tylvt; fra Karlstad 15 pf. pr. kbf. og mk. 25 à 26 pr. std.; fra havne paa strækningen Gefle—Örnsköldsvik mk. 24—27 pr. std. og kr. 4.50 pr. 31 $\frac{1}{2}$ kbf.; fra Haparanda mk. 28 pr. std. og fra Neder-Kalix kr. 6.75 pr. 31 $\frac{1}{2}$ kbf.

Fragten for træmasse fra Sydsverige var mk. 7 $\frac{1}{2}$ —8; fra Gefle mk. 11 pr. ton; for sten fra Lysekil mk. 4—5 $\frac{3}{4}$ pr. ton; for teglsten fra Landskrona mk. 3.25—4.

Kornfragterne fra de tyske østersjøprovinser var mk. 4.50—6 pr. ton, fra Rusland 6.50—10.80 pr. ton; for sleepers betales fra Memel 0.50 pr. std., fra Riga mk. 10.50 pr. load. Fra England for skibsbygningsmateriel (jern) var fragten 10 sh. pr. ton, for kul fra østkysten 7 sh. pr. ton.

Norske fartøier ankom i samme antal som i aaret 1899, dog var tonnagen ligesom fragtindtægten mindre. Af disse fartøier ankom fra Norge 5 seilskibe

med trælast (136 std.), 1 do. med træmasse (41 655 kg.); fra Sverige 2 seilskibe med sten (106 tons); fra Tyskland 1 dampskib med stykgods, 1 dampskib og 1 seilskib med korn; fra Rusland 2 dampskibe og 1 seilskib med korn, 2 dampskibe med sleepers (17 293 std.); fra England 2 dampskibe med kul (2 044 tons), 5 do. med jern (2 408 tons).

I fragt for disse skibe betaltes fra Norge for trælast mk. 21 à 23 pr. std., for sulfit mk. 11½ pr. ton; fra Sverige for sten mk. 5¼—5¾, fra Tyskland for korn mk. 9; fra Rusland for korn mk. 8½—9½ pr. ton, for sleepers 55—60 pf. pr. std., fra England for kul 6 sh. 1½ d (østkysten), 7 sh. 10½ d (Swansea), for jern 8 sh. 6 d—12 sh. pr. ton.

Fragtudsigterne for det nye aar er omtrent de samme som paa denne tid ifjor, specielt for trælast fra Østersjøen. Derimod viser der sig nok en noget nedgaaende tendens for fragtmarkedet i almindelighed og fortjenesten turde iaar neppe blive saa god som i det forløbne aar, uagtet kulpriserne, som ifjor for dampskibene i en længere tid havde en meget ugunstig indflydelse paa driftsudgifterne, nu atter er blevet betydelig lavere.

Omsætningen med de forenede riger har fremdeles hovedsagelig dreiet sig om trælast, og opsvinget i aaret hidrører fra den fortsatte livlige byggevirksomhed. Trælastforretningerne var derfor betydelige og viste tilfredsstillende resultater. Indkjøbspriserne, som allerede ved aarets begyndelse var høit opdrevene, steg end videre i aarets løb. Man betalte nedenstaaende priser frit ombord pr. Petersburgerstandard: for furu fra Söderhamns distrikt: 7" 1a mk. 260, 2a mk. 220, 3a mk. 175, 4a mk. 135; 6" 1a mk. 250, 2a mk. 210, 3a mk. 165, 4a mk. 145; for usorteret vare mindre efter dimensioner og distrikt.

Koutumer ved lastning og losning.

Til bestemmelserne i gjældende lov angaaende saavel befragterens skyldighed til omkostningsfrit at aflevere ladningen ved siden af fartøiet og pligten for befragteren til at bestride udgifterne ved losningen af fartøiet som ogsaa angaaende lastnings- og losningstidens længde slutter sig en af handelskammeret i Flensburg paa foranledning afgivet udtalelse, som kammeret dog alene under forbehold af granskning i hvert enkelt tilfælde, vil anse for bindende.

Efter nævnte udtalelse bæres omkostningerne saavel ved lastning som ved losning af skipperen, forsaavidt ikke certepartiet anderledes bestemmer eller anden overenskomst i forveien er blevet truffet. Afladeren har at levere varerne langs fartøiets side, følgelig at føre dem paa kaien saa nær fartøiet som muligt; og skal skipperen der modtage varerne. Hvis et fartøj, der er ankommet til havnen, som følge af sit dybgaaende ikke kan lægge til ved kaien, er afladeren pligtig til paa sin bekostning at henbringe varerne langs fartøiets side. Losningen foregaar paa den maade, at skipperen leverer varerne ved rælingen, hvor de afhentes af varemodtageren. Er fartøiet med ladning ankommet til havnen, og kan det som følge af sit dybgaaende ikke

flyde frem til den anviste losseplads, er det lastemodtagerens sag paa egen bekostning at lade fartøiet saa meget, at det kan komme til lossepladsen, eventuelt losse hele ladningen paa floden, hvis fartøiets dybgaaende under ingen omstændighed tillader det at komme ind til kaien. Lastningstidens længde er sædvanlig bestemt ved særskilt overenskomst, dog medregnes ikke søn- og helligdage. Kun hvis der bliver spørgsmaal om overliggedage, medregnes disse i løbende rækkefølge. Skulde f. eks. liggedagene slutte en lørdagsaften, regnes den paafølgende søndag som overliggedag. Beregningen af lastningstiden retter sig fuldstændig efter fartøiets størrelse, og da hovedsagelig smaa fartøier indtager ladning i Flensburg, kan nogen almenyldig usance ikke fastsættes. Fartøier indtil 100 kbm. (1 ton = 2.83 kbm.) har sædvanlig 2 à 4 dages lastningstid.

Losningstiden bestemmes ogsaa i almindelighed ved overenskomst. Hvis dette ikke er tilfældet, pleier for dampskibe med kul eller andre ladninger 200 tons at regnes pr. arbejdsdag, hvis fartøiet har en drægtighed af indtil 1 000 tons; 250 tons pr. dag, hvis drægtigheden er over 1 000 tons.

Som afbrydelse i lastnings- og losningstid ansees det, hvis fartøi ved regnveir ikke har saadan indretning til lugernes aabning, at varerne ikke skades. Men hvis skipperen kan indlaste varerne i tør tilstand, regnes regnveirsdage med i lastnings- og losningsdagene, forudsat at certepartiet ikke anderledes bestemmer.

Hadersleben.

Til havnen ankom i aaret 1900 med ladning 38 svenske seilfartøier og 6 dampfartøier dr. respektive 3 139 og 1 156 tons.

Holtenau.

Havnen besøgte i aaret 1900 af 12 svenske seilfartøier dr. 1 150 tons og 2 norske fartøier dr. 125 tons. Af disse har 8 fartøier indført fra Sverige og Norge 175 tons granit, 108 tons gadesten, 1619 kbm. bord og 629 kbm. spirer. Med 3 af fartøierne udførtes 133 900 kg. hvede og 43 600 kg. rapsfrø.

Skibsfarten, som i hele vinter saavel her i havnen som i Keiser Wilhelm-kanalen var uhindret af is, er tiltaget i en særdeles betydelig skala paa den sidstnævnte. Hvad dampskibe angaar, turde aarsagen dertil nærmest være at søge i sparsommelighedshensyn paa grund af de høje kulpriser.

Itzehoe.

Til havnen ankom 20 svenske og 10 norske seilfartøier samt 6 norske dampskibe. Foruden med nævnte fartøier foregik importen fra Sverige og Norge med 46 fremmede fartøier, tyske og danske.

Uagtet trævarepriserne i det forløbne aar var adskilligt opdrevne og fragterne, især paa høstsiden, høie, er importen til denne havn dog i det forløbne aar tiltaget betydelig. Dette er saa meget merkeligere, som cementfabrikerne, der er de hovedsageligste kunder (stav og bunde), led under daarlige konjunkturer, idet disse dels som følge af krigen i Østasien og Sydafrika, dels paa grund af den formidskede bygningsvirksomhed i provinsen, var tvungne til at indskrænke sin virksomhed. I den sidste tid har samtlige cementfabriker her i trakten forenet sig til et syndikat i haab om derved at erholde bedre priser. Hvad angaar trælast er kjøbelysten overalt ringe i denne sæson, og forretningerne paa Skandinavien synes ikke at ville tage nogen fart, uagtet smalere dimensioner (4", 4½" og 5") allerede nu (ved aarsskiftet) udbydes 10 à 15 pct. under fjor-aarets noteringer. Havneforholdene hersteds, som længe har været under al kritik, er efterhaanden, takket være foranstaltninger fra regeringens side, blevet saa forbedrede, at fartøier indtil 15 fods dybgaende atter kan komme hid.

Kiel

besøgtes i aaret 1900 af 314 svenske seilskibe dr. 23 818 tons og 119 svenske dampskibe dr. 27 479 tons samt 22 norske seilskibe dr. 4 190 tons og 11 dampskibe dr. 5 340 tons eller tilsammen 433 svenske skibe dr. 51 297 tons og 33 norske skibe dr. 9 530 tons, hvilke tal sammenlignet med foregaaende aar, som dog, var temmelig ugunstigt, udviser en forøgelse af 125 svenske skibe dr. 8 860 tons og 6 norske skibe dr. 913 tons.

Den hovedsagelige import fra Sverige udgjorde ifølge vicekonsulens opgave: bygningsvirke 37 064.7 kbm., gadesten 34 011 352 kg., teglsten 2 012 285 st., bygningsmaterialier 10 998 800 kg., cement 250 600 kg., fersk fisk 815 758 kg., saltet fisk 46 886 kg., papir og træmasse 204 160 kg., trævarer 2 025 655 kg. Fra Norge indførtes is 582 812 kg., gadesten 50 000 kg. og bygningsvirke 955.1 kbm.

De overordentlig opdrevne trælastpriser i slutningen af aaret 1899 holdt sig noget lave i begyndelsen af aaret 1900.

Fragtmarkedet fik mod slutningen af aaret et meget livligt præg med høie rater. De for aaret 1901 noterede fragter stiller sig i almindelighed mk. 3 à 5 lavere.

Fiskeimporten. Var importen af svensk sild allerede i aaret 1899 ubetydelig, saa bliver kommen om aaret 1900 endnu ugunstigere, idet tilførselen af denne vare da sank endnu mere. I januar—marts indtraf næsten ingen tilførsel. Først i september aabnedes den nye sæson og fandt sin afslutning allerede i begyndelsen af november. I selve hovedsæsonen, november—december, savnedes næsten aldeles garn- og vadsild. Heller ikke af smaasild fandt nogen tilførsel sted. Aaleimporten fra Sverige er ligeledes gaaet betydelig tilbage. Medens denne for nogle aar siden beløb sig til mere end 100 000 Th aarlig, turde den for aaret 1900 ikke overstige 30 à 35 000 Th . Prisen var ikke væsentlig forandret, men holdt sig i omkring 75 pf. pr. Th . Med makrøl var handelen ubetydelig. Prisen var omkring 30 à 35 pf. pr. stykke.

Prisen for svensk garn- og vadsild stillede sig omtrent saaledes:

September 1900 i begyndelsen . . .	mk. 33 à 30
i midten	” 25 à 18
i slutningen	” 18 à 15
Oktober	” 17 à 25

alt pr. kasse (indbefattet emballage og fragt) paa 4 kbf., indeholdende 6 à 9 „val“.

Den direkte tilførsel af norsk sild var minimal. Tid efter anden ankom via Hamburg enkelte vognladninger af stor norsk sild, som gjerne anvendes til saakaldt fleckhering, især naar den større svenske og danske garnsild mangler. Det vilde have kommet til at se ilde ud for de mange fiskerøgerier og exportforretninger i Kiel og Ellerbeck, hvis de, ligesom det i de foregaaende aar var tilfældet, i maanederne november—januar udelukkende havde været henviste til svensk sild. En fuldt tilfredsstillende erstatning erholdt de dog ved regelmæssig tilførsel af kvalitativt fortræffelig engelsk vare, som næsten uden undtagelse blev foretrukket for den svenske vadsild og i regelen betingede højere priser. Om ogsaa den svenske garnsild i hovedsæsonen var af udmerket beskaffenhed, saa var igjen den svenske vadsild gennemgaaende af middelmaadig kvalitet og især mod slutningen temmelig ujevn.

Handels- og søfartskoutumer. Disse er paa basis af handelskammerets betænkning i aaret blevet forandret bl. a. i følgende henseender:

1. Ved handel med levende aal skjælnes mellem følgende størrelser:

Liden aal af vægt	fra $\frac{1}{9}$ — $\frac{1}{7}$ $\overline{b}$ pr. st.
middelstor aal af vægt	” $\frac{1}{6}$ — $\frac{1}{4}$ ” - ”
stor (grosse normale)	” $\frac{2}{5}$ — $\frac{3}{5}$ ” - ”
meget stor (starke)	” $\frac{3}{4}$ —5 ” - ”

2. Ordreskibe. Hvis et skib er befragtet for ordre, maa føreren efter ankomsten til ordrehavnen vente i 24 timer paa videre bestemmelse. Efter denne tids forløb har han ret til liggedagspenge. Hvis beløbet deraf ikke er bestemt i certepartiet, konnossement eller fragtbrev, saa er for et seilfartøj af omkring 170 tons et beløb af 40 mark om dagen passende.
3. Arbeidstiden for fyrbødere paa de i Kiel hjemmehørende, for tjeneste paa Kielerfjorden bestemte dampskibe er siden 1897 blevet anseet for at være tolv timer.
4. Ved losning af trælastladninger fra seilfartøier gjælder følgende: af bygningsvirke maa paa en dag mindst losses:

Ved et kvantum af indtil	Uden bougluge.	Med bougluge.
100 Petersburger-standard . . .	10 std.	10 std.
150 —" — . . .	13 "	15 "
200 —" — . . .	16 "	18 "
For større fartøier	18 "	20 "

Keiser Wilhelm-kanalen. Trafikens omfang og jevne tilvekst paa denne fremgaar af følgende tabel:

Aar.	Antal skibe.	Reg.-tons.	Indtægter mk.
1896	20 068	1 751 065	903 132
1897	21 904	2 345 849	1 198 811
1898	25 224	3 009 011	1 534 970
1899	26 524	3 451 273	1 787 399
1900	29 650	4 300 000	2 135 000

Rendsburg. Til havnen ankom af svenske fartøier 31 seilskibe og 4 dampskibe dr. resp. 4 938 og 1 176 tons; af norske 1 seilskib dr. 133 tons og 2 dampskibe dr. 1 057 tons. Saaledes paa det nærmeste samme antal og drægtighed som i aaret 1899.

Det svenske og norske trævaremarked viste ligesom i de sidste aar ogsaa i aaret 1900 en stigende tendens. Priserne var meget faste, især for furu, men ogsaa for bredere dimensioner af gran. Blot smālere dimensioner gran — 3", 4", 4½" og 5" — gik noget ned paa høstkanten.

Tilgangen paa skibe var i hele aaret knap og fragterne den hele tid meget gode, ofte høie. For seilskibe betaltes om foraaaret fra Hernösand for bord mk. 25, om efteraaaret mk. 27 à 29; fra Sundsvall om foraaaret mk. 23, fra Söderhamn og Gefle om efteraaaret mk. 29, alt pr. standard, samt fra Skellefteå distrikt for firhugne spirer kr. 5.75 pr. 31½ kbf. For dampskibe betaltes af Haparanda for bord om foraaaret mk. 30, om efteraaaret mk. 35 pr. standard.

Da det aar efter aar viser sig stedse vanskeligere at faa tilfredsstillende partier bedre gulfplanker fra Sverige, nødsages trælastimportørerne til at dække sit behov deraf med pitchpine-planker fra Amerika.

Behovet for svensk træ var i aaret 1900 betydeligt, da der saavel her i byen som ogsaa i landdistrikterne herskede en livlig bygningsvirksomhed.

Schleswig.

Havnen besøgte i aaret 1900 af 30 svenske og 6 norske fartøier, af hvilke 31 var seilskibe dr. 2 034 tons og 5 dampskibe dr. 1 142 tons. Tilveksten i forhold til 1899 udgjør 10 skibe dr. 801 tons.

Gade- og fortougssten. Sidste aars skibninger fra Lysekil og Vester-vik skeede samtlige for kommunens regning. Noget forbrug for næste aar turde neppe være at paaregne.

Teglsten. Behovet vokser langsomt, men stadigt. I forrige aar importeredes 25 à 30 000 st. fra Sverige til en pris af omkring mk. 70 pr. 1 000 st.

Fragterne, som i sammenligning med 1899 holdt sig noget høiere i gjennemsnit, beløb sig til mk. 28 fra den botniske og mk. 30 fra den finske bugt.

Rostock.

Havnen besøgtes i aaret af 154 svenske skibe dr. 21 638 tons eller 22 skibe dr. 7 542 tons mere end det foregaaende aar og af 16 norske skibe dr. 6 005 tons mod 9 skibe dr. 2 263 tons i aaret 1899, saaledes en relativt stor forøgelse for begge lande.

Til Warnemünde indførtes med svenske skibe fra Sverige 740 kbm. bord og planker, 180 kbm. spirer, 95 tons gadesten, 1 245 tons granit; med fremmede skibe 3 080 000 kg. granit; fra Warnemünde udførtes til Sverige 550 000 kg. hvede.

Fra Norge indførtes med norske fartøier 3 735 hl. sild, fra Sverige 160 kbm. bord, fra andre lande 652 tons staa-plader, 7 100 tons stenkul, 1 726 kbm. pitchpine, fra Norge med fremmede fartøier 300 hl. sild, 70 000 kg. granitplader.

Forhaabningerne om gode sildekonjunkturer, specielt for norsk fedsild, er desværre ikke gaaet i opfyldelse i aaret. Om allerede ved aarets begyndelse og senere hen i vaarmaanederne livligere forretninger var umulige af den grund, at blot smaa partier norsk fedsild af simple kvaliteter og kun til høje priser stod til disposition, saa maatte forretningerne arte sig endnu værre, da ved sommerens begyndelse den mislykkede fiskesæson i Norge ogsaa lod stedet uden tilførsel, saa at konsumenterne atter var tvungne til at forsyne sig med skotsk, hollandsk og tysk sild. Om end noget af den høist ubetydelige norske fangst senere blev frembudt her, saa var varen dog af en saa ubetydelig for vort marked upassende størrelse, og fordre desuden for samme saa høje priser, at ikke alene alle sommerforretningerne, men ogsaa den største del af de ellers ret omfattende høstforretninger i norsk fedsild desværre aldeles gik tabt for vort sted.

Da endelig den fangst af større merker og bedre kvalitet, som fandt sted v oktober og begyndelsen af november, kunde udbydes paa markedet hersteds, var den bedste konsumtionstid allerede forbi, og som følge deraf kunde desdærre blot faa forretninger komme istand, saa meget mere som lige til ind i december prisen paa norsk fedsild stod saa høit, at allerede af den grund konsumtionen deraf maatte indskrænkes betydelig. Det mod aarets slutning indiraadte sterke prisfald kunde ikke bevirke nogen forandring i den ugunstige forretningsstilling fra det foregaaende aar, da afsætningen af varen paa denne tid fuldstændig ophører i Mecklenburg for igjen at begynde først i februar.

Til større oplagringer, saaledes som i forrige aar fandt sted, kunde vore kjøbmænd efter de sidste aars daarlige erfaringer ikke bestemme sig, og derfor har hele det forløbne aars forretninger i norsk fedsild faaet et usædvanlig lidet omfang.

Det kan ikke sterkt nok fremholdes, at de norske nedsalteres og exportørers upaalidelige sorteringer ligesom de sidstnævntes alt for lette pakninger har indgivet detaljhandelen fuldstændig afsmag paa forretninger i norsk fedsild og derved yderligere udvidet afsætningsomraadet for ordentlig sorteret og fast pakket hollandsk og tysk fedsild til stor skade for den norske fedsildforretning.

Priserne paa norsk fedsild, transito her leveret, stillede sig i aaret 1900 som følger:

Ved aarets begyndelse KKK ikke i handelen, KK mk. 40, K mk. 33, MK mk. 28. Sommermaanederne KKK og KK ikke i handelen, KM mk. 36, MK mk. 32. Ved aarets slutning KKKK mk. 35, KKK mk. 34, KK mk. 28, KM mk. 25, MK mk. 20.

Wismar.

Nogen import fra Norge har ikke fundet sted i aaret.

Til Norge udførtes med et fremmed skib 60 000 kg. poteter.

Skibsfarten var til aarets slutning uhindret af is. I begyndelsen af januar dette aar indtraf imidlertid sterk kulde, saa at endog større dampskibe var ude af stand til at komme frem uden først at bryde raak. Isbrydere findes ikke paa stedet. Iskonsumenterne paa pladsen har forsynet sig med store forraad sterk og vakker is, saa at der ikke vil blive spøgemaal om nogen import deraf fra de skandinaviske lande i denne sæson.

St. Johns, Antigua.

Aarsberetning for 1900 fra konsul F. Melchertson, dateret 26de februar 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Antigua fra fremmede lande med ladning 10 dr. 11 654 tons; disse fartøier, der alle var dampskibe, afgik til fremmede lande med ladning.

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske skibe £ 9 000. 0. 0.

Kun et svensk fartøi dr. 361 tons anløb i aarets løb konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter, af norske skibe £ 24. 0. 0, af svenske skibe £ 1. 5. 4.

Der vil være omtrent 40 000 tons sukker foruden et forholdsmæssigt kvantum melasse til udskibning her fra Læ-øerne. Øerne fabrikterer kun raasukker, hvorefter alt eksporteres til Amerikas Forenede Stater.

I de sidste 2 à 3 aar har et handelshus i New York aarlig befragtet flere

norske dampskibe, med hvilke der importeres brødstoffe og lign. til forskellige øer i Vestindien; disse dampskibe gaar derpaa tilbage til New York med sukker. Disse norske fartøier har ligesom næsten alle andre dampskibe fra Amerika som første anløbssted St. Kitts, hvor de udskiber en del af ladningen for derpaa at afgaa til de andre øer, saa langt som til Demerara. Paa tilbageveien passerer de indom her med post og medtager samtidig sundhedspas.

Der hersker god sundhedstilstand paa alle de britisk-vestindiske Læ-øer.

Der har ikke været nogen forandring i beløbet af skibsafgifter; der betales 1 sh. pr. ton for varer, der losses eller tages ombord.

Neapel.

Aarsberetning for 1900 fra konsul W. Klouman, dateret 27de april 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	9 924	7	7 948	22	17 872	13	9 016	-	-	13	9 016
Seilskibe	-	-	1	167	1	167	-	-	-	-	-	-
Sum	15	9 924	8	8 115	23	18 039	13	9 016	-	-	13	9 016
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	3	2 054	1	318	4	2 372	1	753	-	-	1	753
Seilskibe	-	-	1	90	1	90	-	-	-	-	-	-
Sum	3	2 054	2	408	5	2 462	1	753	-	-	1	753
Totalsum af ladede fartøier	18	11 978	10	8 523	28	20 501	14	9 769	-	-	14	9 769
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	2	1 343	2	1 343	-	-	11	10 199	11	10 199
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	167	1	167
Sum	-	-	2	1 343	2	1 343	-	-	12	10 366	12	10 366
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	1	753	1	753	-	-	4	2 372	4	2 372
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	90	1	90
Sum	-	-	1	753	1	753	-	-	5	2 462	5	2 462
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	3	2 096	3	2 096	-	-	17	12 828	17	12 828

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 231 622.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 9 320.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 4 dr. 5 338 tons, til hovedstationen 3 dr. 4 233 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 172.74, ved vicekonsulsstationerne kr. 138.96; heraf tilfaldt konsulen kr. 69.48. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 227.34, ved vicekonsulsstationerne kr. 69.84; heraf tilfaldt konsulen kr. 34.92. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 504.48.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 150.30, i svenske sager kr. 127.80; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 12.00, i svenske sager kr. 2.00.

Til Neapels konsulatdistrikt ankom i aaret 1900 31 norske fartøier dr. 22 597 tons, deraf dampskibe 29 dr. 22 340 tons, og 4 svenske dr. 5 338 tons; altsaa ialt 35 fartøier dr. 27 935 tons, deraf til Neapel 28 dr. 23 615 tons, til Bari 7 dr. 4 320 tons.

De opseilede bruttofragter udgjorde for norske fartøier lire 334 642 og for svenske lire 95 500.

Ifølge opgaver indhentede fra vedkommende myndigheder ankom der i aaret 1900 til havne inden distriktet, hvor vicekonsul ikke er ansat: Barletta 1 svensk dr. 868 tons, Torre Annunziata 2 norske dr. 2 342 tons og 1 svensk dr. 1 160 tons, Sorrento 1 norsk dr. 1 840 tons.

Den norske og svenske skibsfart paa distriktet i de sidste 10 aar stiller sig saaledes:

A a r e t 1 8 9 1.

	Norske.		Svenske.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Neapel	28	18 842	3	1 991	31	20 833
Distriktet forøvrigt .	109	44 275	1	350	110	44 625
Sum	137	63 117	4	2 341	141	65 458

A a r e t 1 8 9 2.

Neapel	44	23 018	1	736	45	23 754
Distriktet forøvrigt .	102	43 582	3	3 257	105	46 839
Sum	146	66 600	4	3 993	150	70 593

Aaret 1893.

	Norske.		Svenske.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Neapel	37	14 864	2	2 478	39	17 342
Distriktet forøvrigt .	39	16 656	2	2 320	41	18 976
Sum	76	31 520	4	4 798	80	36 318

Aaret 1894.

Neapel	34	18 962	—	—	34	18 962
Distriktet forøvrigt .	18	7 547	—	—	18	7 547
Sum	52	26 509	—	—	52	26 509

Aaret 1895.

Neapel	39	24 124	—	—	39	24 124
Distriktet forøvrigt .	20	7 556	—	—	20	7 556
Sum	59	31 680	—	—	59	31 680

Aaret 1896.

Neapel	25	14 347	1	1 105	26	15 452
Distriktet forøvrigt .	16	9 786	1	1 055	17	10 841
Sum	41	24 133	2	2 160	43	26 293

Aaret 1897.

Neapel	36	23 468	—	—	36	23 468
Distriktet forøvrigt .	15	5 860	—	—	15	5 860
Sum	51	29 328	—	—	51	29 328

Aaret 1898.

	Norske.		Svenske.		Sum.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Neapel	45	29 940	3	3 073	48	33 013
Distriktet forøvrigt .	12	3 626	2	1 908	14	5 534
Sum	57	33 566	5	4 981	62	38 547

Aaret 1899.

Neapel	28	19 819	7	9 140	35	28 959
Distriktet forøvrigt .	9	4 008	—	—	9	4 008
Sum	37	23 827	7	9 140	44	32 967

Aaret 1900.

Neapel	25	19 382	3	4 233	28	23 615
Distriktet forøvrigt .	6	3 215	1	1 105	7	4 320
Sum	31	22 597	4	5 338	35	27 935

Af denne tabel fremgaar, at de forenede rigers skibsfart paa Neapels distrikt i det sidstforløbne aar var lidt mindre end i aaret 1899, men betydelig mindre end i aarene 1891 og 1892, samt at tilbagegangen hovedsagelig falder paa vicekonsulsstationerne, medens skibsfarten paa Neapel har holdt sig nogenlunde uforandret.

For at bedømme grunden til denne tilbagegang maa først og fremst tages i betragtning, at vicekonsulaterne i Barletta, Brindisi, Gioja Tauro og Salerno er inddragne, hvorved de fartøier, som senere ankom til disse havne, ikke er indbefattede i nærværende opgave. Blandt medvirkende aarsager bør ogsaa nævnes den omstændighed, at en stor del af vor dampskibsflaade var anbragt i „time-charters“ paa andre farvande samt de norske fiskeriers ugunstige udfald.

Af de til stationerne ankomne norske fartøier bragte: 18 fiskevarer og træmasse fra Norge, 1 klipfisk fra Newfoundland, 7 stenkul fra England, 1 beg fra Archangel; 3 fartøier ankom i ballast, 14 afgik med stykgods (hamp, vin etc.) til Norge og 17 i ballast.

Skibe tilhørende den subvenerede norsk-spanske linje anløb i aaret 1900 paa reise fra Norge Neapel 17 gange og Bari 4 gange. (Medens i aaret 1899 kun 9 af linjebaadene erholdt udfragt herfra, afgik i det sidstforløbne aar 14 med ladning til Norge.) Det er fremdeles især hamp, der er gjenstand for export fra Neapel til de forenede riger, og forbruget deraf synes at være i tiltagende.

Fragter. Der noteredes i aarets løb følgende fragter for norske og svenske skibe:

1. For ankomne skibe.

Klipfisk fra Norge: Løs lire 36 pr. 1 000 kg., i bundter lire 41 pr. 1 000 kg.

Klipfisk fra Newfoundland lire 11 000 for 127 000 kg.

Stokfisk fra Norge lire 60 pr. 1 000 kg.

Tran fra Norge lire 5 pr. tønde.

Træmasse fra Norge 22 sh. 6 d pr. 1 000 kg.

Tørrede huder fra Norge lire 80 pr. 1 000 kg.

Bomuldsvarer fra Spanien pesetas 20 pr. 1 000 kg.

Sardiner og olivenolje fra Spanien fr. 15 pr. 1 000 kg.

Beg fra Archangel 33 sh. pr. ton.

Stenkul fra England 9 sh. 9 d à 11 sh. 3 d pr. ton.

2. For afgaaede skibe.

Hamp fra Neapel til Norge 35 sh. à 45 sh., til Marseille og Venedig lire 10 pr. 1 000 kg.

Vin til Norge 40 à 45 sh. pr. 1 000 kg.

Maccaroni til Norge 45 sh. pr. 1 000 kg.

Paa- og afmøntringer. For svenske fartøier paamønstredes i Neapel 1 mand og afmønstredes sammesteds 1 mand.

Sundhedstilstanden inden distriktet var i det hele taget tilfredsstillende.

Man har endelig paabegyndt opførelsen af en tørdok i Neapel, hvorved et længe følt savn vil blive afhjulpet. Dokken, som skal ligge ved „Molo orientale“, bliver 210 meter lang, 35 meter bred og 10 meter dyb.

I min aarsberetning for aaret 1899 udtalte jeg, at andre nationer har længe lagt sig efter linjer, medens vore redere — paa faa undtagelser nær — har havt betænkeligheder ved at indlade sig paa denne bedrift. I en række af aar har jeg derhos fremholdt de faste ruters betydning. Naar man ser, hvorledes vore konkurrenter har forstaaet at oparbejde lønnende ruter paa omtrent alle farvande, kan man trygt sige, at meget er forsømt i saa henseende fra vor side til skade for vor skibsfart, handel og industri. Paa grund af fragtmarkedets flauhed turde tiden netop nu være gunstig for indsigtsfulde redere, der har passende skibe, og som vil oparbejde faste ruter, idet linjefragterne byder den store fordel, at de ikke er udsatte for betydelige fluktuationer. En stor del af den tonnage, der nu er engageret i „time-charters“, vil formentlig snart blive ledig, og det viser sig allerede at være vanskeligt at faa den anbragt i lønnende fart; mange redere har derfor foretrukket at lægge sine skibe op.

De moderne maanedsbefragtninger er derhos forbundne med adskillig risiko for vedkommende rederier.

Den subvenerede norsk-spanske linje har bevist, hvad foretagsomhed kan udrette, og jeg vil haabe, at herr Otto Thoresens eksempel maa blive fulgt af andre.

H a n d e l.

Fiskevarer. For denne vor vigtige exportartikel til Syditalien var aaret 1900 et daarligt aar, idet det knappe udbytte af Norges fiskerier og deraf følgende høie priser vanskeliggjorde affæerne paa dette marked. De herværende importører indskrænkede derfor sine indkøb i Norge og foretrak de billige sorter: Bligg og brosme. Derimod var tilførselen af islandsk klipfisk, newfoundlandsfisk og gaspé ganske betydelig. Af de sidstnævnte to sorter udlossedes hersteds fra 10 seilfartøier ca. 1 500 000 kg., medens der kun ankom 1 ladning labradorfisk (160 000 kg.). Via Liverpool og New York ankom derhos flere partier engelsk klipfisk i tønder. Fransk fisk, hvoraf markedet var overfyldt, offereredes til fr. 43 à 44 cif. Neapel pr. 100 kg. Udover høsten steg disse priser til fr. 50, medens priserne for engelsk vare forblev nogenlunde stationære.

Med 18 norske fartøier (alle tilhørende den norsk-spanske linje) indførtes fra Norge: 1 313 665 kg. klipfisk og 639 784 kg. stokfisk, deraf til Neapel respektive 947 665 og 598 284 kg. og til Bari respektive 366 000 og 41 500 kg. Ifølge officiel opgave fra toldvæsenet skulde totalimporten til Neapel af klip- og stokfisk fra Norge have udgjort 1 652 502 kg.

Den første ladning norsk nyfisk (klipfisk) ankom hertil 2den juli.

Angaaende fiskemarkedets stilling tillader jeg mig forøvrigt at henvise til mine maanedlige indberetninger til det kongelige indredepartements udenrigsafdeling.

Handelen med engelske pilchards, spanske sardiner og Yarmouthsild var meget mat, og tilførselen forholdsvis liden. Priserne for pilchards varierede ved aarets begyndelse fra lire 30 à 34, men steg ud paa høsten til lire 40 à 45 pr. tønde à 110 kg., og udgjorde importen ca. 8 000 tønder.

Spanske sardiner betaltes i aarets første maaneder med lire 30 à 35 og i december med lire 38 à 45 pr. 100 kg. Importen anslaaes til 13 000 tønder à 110½ kg.

Yarmouthsild, hvoraf der ankom ca. 2 000 tønder à 70 kg., opnaaede lire 30 à 34.

Af norsk røgesild fandt ingen direkte indførsel sted.

Tran. Med den norsk-spanske linje importeredes fra Norge 20 hele og 6 halve tønder medicintran, hvorhos der ankom nogle mindre partier via

Hull, Hamburg og Genua. Drogisternes salgspriser var: 250 gram lire 1.50, 500 gram lire 2.50, 1 000 gram lire 4.50.

Cellulose. Med den samme linje ankom fra Norge 87 000 kg. træmasse for fabrikkerne i Isola del Liri.

Jernvarer. Til trods for de høje priser i Sverige var efterspørgselen efter svensk jern ganske livlig — især i aarets første halvdel — og opgives importen til Neapel at have udgjort ca. 700 000 kg. Priserne var: Februar fr. 34 à 36, mai fr. 34½ à 37, juni fr. 33 à 35, november fr. 31½ à 33, december fr. 29 à 32 pr. 100 kg. Den indenlandske industri har hidindtil ikke formaaet at frembringe jern, som kan erstatte det svenske produkt. Efter forlydende skal dog „Ferriere di S. Giovanni Valdarno e Torre Annunziata“ nu kunne fabrikere jern, som er befundet at være tilfredsstillende, og hvoraf et parti er solgt til marinens verft i Neapel, der hidindtil kun benyttede svensk vare. Man maa derfor befrygte, at forbruget af svensk jern vil aftage.

Hesteskosøm. Man har forgjæves søgt at fortrænge udenlandsk søm fra dette marked, og da konkurrencen var meget skarp, hvad der drev priserne ned, har de østerrikske fabrikker nu sluttet sig sammen med de norditalienske fabrikker.

Fra Sverige indførtes til Neapel 37 925 kg.

Priserne stillede sig saaledes:

	No.	4.	5.	6.	6½.	7.	7½.	8.	8½.	9.	10.
Svensk søm	lire	112	97	86	78	73	70	68		64	
Italiensk søm:											
Merke Campana	„	102	94	88	84	76	76	72	72	70	70
Do. Aquila	„	106	98	92	88	80	80	76	76	74	74

alt pr. 100 kg.

Fyrstikker. Fra Sverige importeredes 75 000 æsker sikkerhedsstikker.

Priserne var de samme som i 1899.

Træløst. Paa grund af vor trælasts høje priser fandt ingen import sted fra de forenede riger. Af andre sorter indførtes: ca 10 000 kbm. pitchpine (saget og hugget virke), 45 000 kbm. østerriksk vare, 4 000 kbm. trælast fra Bucovina via Galatz og Odessa. Priserne var: Pitchpine lire 64 à 66, østerriksk virke lire 37 à 52, trælast fra Bucovina lire 62 à 64 pr. kbm.

Almindelig oversigt.

Syditaliens økonomiske tilstand lod meget tilbage at ønske, hvad der for en væsentlig del maa tilskrives høstens daarlige udfald. Jeg vil derfor atter anbefale vore exportører at iagttage størst mulig forsigtighed med hensyn til kreditgiver.

Paa industriens omraade merkes fremdeles kun smaa fremskridt. Mangel paa tillid og initiativ vanskeliggjør ethvert foretagende.

Ingen norsk eller svensk forretningsmand er etableret i Neapels distrikt.

Ved indeværende aars begyndelse blev vicekonsulaterne i Castellammare og Gallipoli inddragne.

Konsulatets adresse bliver fra 4de mai d. a. Vico 1 Piliero no. 1.

Neapel besøgtes i aaret 1900 af 6 146 fartøier dr. 3 365 019 tons, deraf italienske 4 925 dr. 1 408 370 tons, engelske 358 dr. 650 406 tons, tyske 293 dr. 758 660 tons, franske 237 dr. 247 743 tons, østerrikske 187 dr. 148 305 tons, hollandske 36 dr. 29 227 tons, norske 25 dr. 19 382 tons, svenske 3 dr. 4 233 tons, danske 12 dr. 11 847 tons.

Kursen paa sigtvexler og ializnsk rente (5 pct.) var gennemsnitlig:

Maaned.	London.	Paris.	Rente.
Januar	lire 27.03	107.20	99.75
Februar	” 27.01	107.25	100.25
Marts	” 26.98	106.97	100.80
April	” 26.85	106.65	100.85
Mai	” 26.80	106.40	100.90
Juni	” 27.77	106.30	101.00
Juli	” 26.79	106.45	97.70
August	” 26.85	106.55	99.15
September	” 26.80	106.65	99.65
Oktober	” 26.70	106 15	99.50
November	” 26.55	105.70	100.15
December	” 26.47	105 50	100.75

Bari.

(Uddrag af rapport fra vicekonsulen.)

Importen af norsk fisk var i aaret 1900 meget liden og udgjorde kun ca. 3 665 kvintaler klipfisk og 640 kvintaler stokfisk. De hersteds opnaaede priser var forholdsvis høie. Norsk klipfisk betingede lire 75 à 93, stokfisk lire 70 à 90, newfoundlandsfisk lire 81 à 89, gaspé lire 92.

Indhold: **Algier** s. 209. — **Bilbao** s. 193. — **Lübeck** s. 213 —
Neapel s. 232. — **St. Johns, Antigua** s. 231.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 6. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og søfart. 1901.

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

Kjøbenhavn.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Adolf Berencreutz,

dateret 30te marts 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	17	2 588	125	60 724	142	63 312	-	-	35	11 811	35	11 811
Seilskibe	61	2 786	110	30 143	171	32 929	15	721	10	500	25	1 221
Sum	78	5 374	235	90 867	313	96 241	15	721	45	12 311	60	13 032
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	396	92 387	487	193 689	883	286 076	385	89 768	80	21 960	465	111 728
Seilskibe	335	10 968	369	74 548	704	85 516	72	3 922	39	3 104	111	7 026
Sum	731	103 355	856	268 237	1587	371 592	457	93 690	119	25 064	576	118 754
Totalsum af ladede fartøier.	809	108 729	1091	359 104	1900	467 833	472	94 411	164	37 375	636	131 786
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	6	1 423	1	255	7	1 678	68	28 172	48	26 170	116	54 342
Seilskibe	-	-	2	107	2	107	87	21 509	60	9 994	147	31 503
Sum	6	1 423	3	362	9	1 785	155	49 681	108	36 164	263	85 845
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	2	530	26	4 278	28	4 808	233	84 759	212	94 234	445	178 993
Seilskibe	3	87	37	1 945	40	2 032	546	65 332	87	14 100	633	79 432
Sum	5	617	63	6 223	68	6 840	779	150 091	299	108 334	1078	258 425
Totalsum af ballastede fartøier.	11	2 040	66	6 585	77	8 625	934	199 772	407	144 498	1341	344 270

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 5 006 186.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 678 632.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 22 norske fartøier dr. 12 912 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 2 441 dr. 244 114 tons, til hovedstationen 3 018 dr. 510 814 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 6 055.63, ved vicekonsulsstationerne kr. 18 127.65; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 9 063.83. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 9 420.12, ved vicekonsulsstationerne kr. 14 919.03, heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 459.51. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 31 999.09.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 874.75, i svenske sager kr. 3 621.50.

Oversigt.

For Danmark har aaret 1900 været i det hele et heldigt aar. Der har vist sig fremgang paa forskellige omraader, navnlig da handelens og skibsfartens, og aaret har været frit for en det kommercielle og industrielle liv saa sterkt paavirkende begivenhed som den, der satte sit særpræg paa aaret 1899, den store lockout.

Høsten var, som før indberettet, en god middelshøst. Med undtagelse for hø og beite var den endog ikke uvæsentlig over middelshøst til mængde- saavel som til kvalitet.

Vareomsætningen er forøget, af de store exportgrene navnlig flek og ægudførslen.

Handelsflaaden er ganske betydelig forøget, og adskillige rederier har kunnet udvide sin virksomhed.

Pengemarkedet kan nærmest betegnes som knapt, men penge har dog været at faa, skjønt mod højere renter.

Angaaende arbejderforholdene maa bemærkes, at en voldgiftsret er blevet dannet paa grund af den overenskomst mellem dansk arbejdsgiver- og mesterforening og de samvirkende fagforbund, som sluttede lockouten den 5te september 1899. Adskillige spørgsmaal er henviste til denne ret. Blandt streiker i aaret 1900 er støber- og formerstreiken den mest betydende; iøvrigt maa nævnes streiker blandt statsbanearbejderne paa Sjælland og i tobaksindustrien.

Blandt hændelser, som sætter merke paa aaret, kan nævnes: Danmarks deltagelse i verdensudstillingen i Paris; den 18de danske landmandsforsamling i Odense den 30te juni—11te juli med den dertil knyttede udstilling.

Valkyriens ogsaa i kommercielt øiemed foretagne togt til Østasien og

Fællesrepræsentationen for dansk industri og haandverks delegeretmøde i Kjøbenhavn den 29de og 30te juli med det dertil sig sluttende tredje nordiske haandverks- og industrimøde.

Danmark har ogsaa deltaget i en landbrugsudstilling i Malmö.

Hvad kommunikationerne angaar, kan nævnes, at nye jernbaner er aabnede mellem Odense og Kjærteminde, Lyngby og Vedbæk, Aalborg og Hadsund, Næstved og Præstø samt Rønne og Neksø paa Bornholm. Der er besluttet nye statsbaneanlæg mellem Holstebro og Herning, Viborg og Herning og Lange og Silkeborg samt udvidelse af stationerne i Esbjerg, Korsør og Aarhus. Endvidere er beslutning fattet om to dampfærgeleier i Gjedser og om anskaffelse af to dampfærger for traden Gjedser—Warnemünde. En svensk dampfærge er indsat mellem Malmö og Kjøbenhavn.

For Kjøbenhavn medførte aaret 1900 loven af 3dje april om indlemmelse af Brønshøj og Valby. Den 5te november besluttede kommunebestyrelsen at søge stempelbegunstigelse for et laan paa 40 millioner, som dog ikke paa engang skulde optages. Byggevirksomheden sees ikke at have været særlig livlig, om ogsaa en del huse er blevne fuldførte, som var stansede ved lockouten.

Danmarks folkemængde viste sig ved den sidste folketælling at være

	2 447 441
Deraf kom paa Kjøbenhavn i egentlig forstand 378 280,	
men hvis til hovedstaden ogsaa regnes sundbyerne, Fredriksberg og	
Gjentofte—Ordrup	491 340
øerne iøvrigt	894 197
og Jylland	1 061 904
	2 447 441

Handel.

Danmarks vareomsætning med udlandet i 1900.

Værdien af de omsatte varemægder, indførte til forbrug fra udlandet har udgjort millioner kr. 414.4

Udførselen til udlandet af indenlandske varer havde en værdi af „ 280.7

Forskjellen beløber sig altsaa til millioner kr. 133.7

Den samlede vareomsætnings værdi androg til „ 695.1

Til sammenligning anføres her følgende data:

Aar.	Indførsel.	Udførsel.	Overskud af indførsel.	Samlet vare- omsætning.
			I millioner kr.	
1875—79 (gjennemsnit) . . .	195.900	147.220	48.680	343.120
1893—97 (—) . . .	309.383	219.754	89.629	529.137
1898	367.300	238.660	128.800	605.800
1899	399.800	270.100	129.700	669.900
1900	414.400	280.700	133.700	695.100

Af de varer, hvis indførselsværdi har været større i aaret 1900 end i aaret 1899, kan nævnes:

	1899.		1900.
	Millioner kroner.		
	Forøgelse.		
Fedt og oleomargarin	8.3	+ 3.7	12
Havre, uformalet	1.2	+ 1.7	2.9
Oljekager	18.5	+ 3.1	21.6
Kaffe	6.7	+ 2.0	8.7
Sukker o. l.	6.4	+ 0.8	7.2
Andre kolonialvarer (ikke ris og tobak) samt frugter.	8.8	+ 0.5	9.3
Bomuld	1.6	+ 0.7	2.3
Garn	10.6	+ 1.5	12.1
Manufakturvarer	37.9	+ 2.5	40.4
Stenolje	3.5	+ 0.9	4.4
Papir og arbejder deraf	3.0	+ 0.5	3.5
Forskjellige trævarer, brænde	3.4	+ 0.4	3.8
Stenkul (koks) o. l.	33.2	+ 8.7	41.9
Metaller og metalvarer	38.8	+ 1.4	40.2

Af andre varer har indførselen, beregnet efter værdien, været mindre i aaret 1900 end i aaret 1899. Hertil hører:

Skibe med en værdiformindskelse af . . .	6.8 millioner
Hvede „ — — — — —	3.5 —
Mais, uformalet — — — — —	1.3 —
Byg, — — — — —	1.1 —
Frømed smør — — — — —	1.0 —

For en del varers vedkommende er dog indførselsværdien steget, ihvorvel indførselsmængden er gaaet ned, saaledes at værdiforøgelsen kun skyldes højere varepriser.

Til disse vareslags hører bomuld, garn af bomuld og linned, bomulds-, linned- og uldvarer, stenolje, stenkul og koks samt jern og staal i stænger, baand og raa plader. Prisfordyrelsen af disse varer anslaaes til 17 $\frac{1}{2}$ million. Andre varer er faldne i pris, men dette mere end opveies ved, at andre end ovenfor nævnte er stegne i pris.

Som helhed udtales om importen i aaret 1900 overfor aaret 1899, at Danmark trods forøgede udgifter har faaet færre varer til huse.

Forøgelsen i udførselsværdien hidrører hovedsagelig fra følgende varer:

	1899.		1900.
	Millioner kroner.		
	Forøgelse.		
Heste	12.7	+ 0.7	13.4
Hornkvæg.	6.7	+ 1.7	8.4

1899. . . 1900.

Millioner kroner.

Forøgelse.

Flesk	53.7	+ 5.2	58.9
Pølser, tarme, lever etc.	3.6	+ 0.4	4.0
Smør	119.0	+ 0.5	119.5
Æg	16.7	+ 1.4	18.1
Hvede	0.7	+ 0.9	1.6
Metaller (gammelt jern og metal-			
gods iberegnet)	3.4	+ 0.5	3.9
Skibe	3.2	+ 3.9	7.1

Nogle udførselsvarer har paa den anden side en formindsket værdi. Saaledes er udførselen af kjød, hornkvæg og faar gaaet ned med 1.3 million

Fisk	”	-	”	1.2	—
Byg, uformalet	”	-	”	1.6	—
Spindestoffe	”	-	”	0.5	—

Med hensyn til landbrugsprodukternes overveiende betydning, naar der er spørgsmaal om dansk export, meddeles følgende oversigt, hvori tallene vedrører generalhandelen:

	Total indførsel.	Total udførsel.	Overskudsudførsel.
Heste og føl . . . stk.	6 074	20 543	14 469
Hornkvæg	1 887	40 578	38 691
Flesk og skinker, mill. kg.	5.25	67.5	62.25
Kjød af hornkvæg - ”	1.3	14.7	13.4
Smør - ”	21.2	76.5	55.3
Æg - snes	1.9	16.7	14.8

For levende dyr, smør og æg er overskuddet forøget fra 1899 — hvad angaar smør endog med $\frac{1}{2}$ million kg. og for æg med 1 million kg. Overskuddet i udførselen af kjød og flesk har været lavere i aaret 1900 end i aaret 1899 — forskjellen er $8\frac{1}{2}$ million kg. — og da dog værdien af udført dansk flesk er steget med over 5 millioner kr., hidrører forholdet fra en meget betydelig opgang i fleskeprisen i aaret 1900. Ogsaa kjødets exportpris er steget.

Det kan fremhæves, at prisforhøielsen fra aaret 1899 til aaret 1900 ikke blot har gjort importen væsentlig kostbarere, men ogsaa har gjort udførselen værdifuldere.

Endelig bør her paapeges, hvor sterkt de særskilte grene af den store danske landbrugsexport er koncentreret paa bestemte markeder. Til Tyskland gaar næsten udelukkende de levende dyr eller af 20 543 heste 19 839 og af 40 578 stkr. hornkvæg 40 352. Tyskland optager omtrent $\frac{4}{7}$ af kjødexporten (8.2 millioner kg. af 14.7 millioner kg.). Flesk, smør og ægudførselen modtages derimod for den aller væsentligste del af England

eller flesk	63.3 af 67.5 millioner kg.		
” smør	73.77 - 76.5	—	”
og æg	15.8 - 16.7	—	snos.

1. Danmarks udførsel til Norge.

(Norsk import.)

I opgaverne herover er varemængderne blevet grupperet efter den inddeling, som følges i den norske saavel som i den svenske handelsstatistik. Til lettelse ved sammenligningen er den danske statistiks vægtkvanta omsat til norsk. Til tallene for aaret 1900 er i særlig kolonne føjet tilsvarende tal for aaret 1899. De varemængder, som er kommet over Kjøbenhavn, er særlig angivet.

Følgende tabel viser de hovedsagelige varer, som er indgaaet fra Danmark til Norge i de paagældende to aar:

		Fra Danmark.		Deraf fra Kjøbenhavn.	
		1899.	1900.	1899.	1900.
1. Levende dyr:					
Heste. . . stkr.		380	133	57	33
2. Madvarer af					
dyr:					
Kjød, alle slags kg.	2 087 200	1 913 600	422 150	545 550	
Flesk, fersk . . "	273 050	198 500	45 350	71 450	
Do. saltet . . "	377 250	426 500	347 650	389 250	
Ister og fedt . . "	280 450	330 800	280 400	330 750	
Smør "	9 500	21 900	8 100	21 700	
Æg snes	345 791	92 877	201 231	75 132	
Fisk, fersk . . kg.	236 600	265 300	550	1 200	
3. Kornvarer:					
Korn, uformalet kg.	8 678 496	9 219 215	1 181 118	1 445 275	
Havre "	180 433	347 768	110 098	341 518	
Hvede "	220 963	478 880	25 648	78 380	
Ærter og bønner . . "	539 183	620 223	539 183	619 373	
Malt, uformalet . . "	1 760 258	1 651 075	1 760 258	1 651 075	
Rug "	57 631	12 900	47 000	11 200	
Mais "	3 260 404	1 916 154	2 851 604	1 663 504	
Havre, formalet . . "	3 621	238 275	3 621	238 225	
Hvede "	778 563	1 579 267	767 763	1 550 593	
Rug "	997 715	1 025 630	993 515	1 023 630	
Mais "	65 550	47 350	65 150	47 350	
Andre sorter . . . "	3 369	277 723	3 369	277 723	
4. Kolonialvarer:					
Sukker "	315 550	631 600	308 850	626 250	
5. Frugter og					
Havevekster:					
Poteter tdr.	13 104	18 308	1 595	1 710	
Hvidkaal . . . kg.	1 312 200	1 032 550	1 268 550	989 050	

	Fra Danmark.		Deraf fra Kjøbenhavn.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
6. Spirituosa og andre drikkevarer: Øl (potter = 0.96 liter) . .	47 564	50 650	46 829	48 890
7. Spindestoffe: Uld kg.	66 600	77 100	66 600	77 100
Klude "	93 950	12 150	93 950	12 150
8. Garnogtraad, rebslagerarbeider: Gammelt taugverk kg.	68 450	202 350	67 250	202 250
9. — — —				
10. Haar, fjær, skind, ben, horn og andre dyriske stoffe: Huder og skind kg.	64 550	44 700	64 150	40 400
Kunstgjødning . . "	18 300	172 700	18 300	172 700
12. Talg, olje, tjære, gummier og lignende stoffe: Talg kg.	2 000	1 950	2 000	1 850
Smør "	9 500	21 900	8 100	21 700
Oleomargarin . . "	349 300	618 850	349 300	615 150
17. Forskjellige plantestoffe: Foderstof . . kg.	34 100	31 550	34 100	31 550
18. Papir og arbeider af papir: Papir, grovt . . kg.	251 250	221 700	245 000	221 650
19. — — —				
20. Mineralier: Raastoffe: Marmor, gibs, skifer, kryolit m. m. . . . kg.	433 750	172 900	419 750	97 800
Kalksten m. m. kbf.	380 071	426 885	426 885	957
Flint kg.	—	250 500	—	1 000

	Fra Danmark.		Deraf fra Kjøbenhavn.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
21. Mineralier:				
Fabrikater:				
Teglsten . . . stkr.	461 423	314 200	413 023	293 200
22—24. — — —				
25. Varer, som ikke kan henføres til nogen af de foranstaa- ende grupper:				
Bøger, noder m.m. kg.	207 150	211 350	207 150	211 250

Til tabellen skal her føies nogle sammenfattende bemærkninger fremhævende opgang eller nedgang.

1. Levende dyr. Der er kun udført 133 heste mod 380 i aaret 1899.

2. Madvarer af dyr. Kjødudførselen viser nedgang fra 2.1 millioner kg. i aaret 1899 til 1.9 million kg. i aaret 1900.

Flesk: Af fersk vare er der udført ca. 75 000 kg. mindre i aaret 1900 end i aaret 1899; af saltet er der opgang med omtrent 50 000 kg. Smørudførselen til Norge androg til 9 500 kg. i aaret 1899 og 21 900 kg. i aaret 1900.

Smult og ister viser en opgang med over 50 000 kg.

Ægudførselen, som i aaret 1899 androg til 345 791 snes, var i aaret 1900 sunket til 92 877 snes.

Fisk, fersk, viser en opgang fra 236 600 til 265 300 kg.

3. Kornvarer. Af byg er der en opgang fra ca. 8.7 millioner kg. til 9.2 millioner kg.; af havre er der ligeledes opgang fra 180 433 kg. til 347 768 kg., af hvede fra 220 963 kg. til 478 880 kg. og af bønner og erter fra 539 183 kg. til 620 223 kg. Nedgangen i udførselen viser derimod malt fra ca. 1.76 million kg., til ca. 1.65 million kg., rug fra 57 631 kg. til 12 900 kg. og mais fra ca. 3.26 millioner kg. til 1.92 million kg. Der er en sterk opgang for havremel og gryn fra 3 621 kg. til 238 275 kg. Hvedemelsudførselen er den dobbelte, den er steget fra 778 563 kg. til 1 579 267 kg. Ogsaa rugmel er udført i noget forøget mængde: i aaret 1900 1 025 630 kg. mod i aaret 1899 997 715 kg. Af maismel er udførselen gaaet ned fra 65 550 kg. til 47 350 kg., medens der af andre slags er den sterke stigning fra 3 369 kg. til 277 723 kg.

4. Kolonialvarer. Herunder bemærkes en fra 315 550 kg. til 631 600 kg. stegen udførsel af roesukker.

5. Frugter og havevekster etc. Af poteter er udførselen forøget, af hvidkaal derimod formindsket.

6. Spirituosa og andre drikkevarer. Udførselen af øl er noget forøget.
7. Spindestoffe. Uld viser en opgang paa 10 000 kg. fra 60 000 kg. til 77 100 kg. Udførselen af klude er sterkt formindsket fra 93 950 kg. til 12 150 kg.
8. Garn og traad, rebslagerarbeide etc. Af gammelt taugverk er udførselen gaaet op fra 68 450 til 202 350 kg.
9. Manufakturvarer af spindestoffe. Herunder optager tabellen ingen udførselsmængde.
10. Haar, fjær, skind, horn og andre dyriske stoffe samt gjødningsstoffer. Af skind er der nedgang med omtrent 20 000 kg. fra 64 550 til 44 700 kg. Af kunstgødning udførtes der i aaret 1899 kun 18 300 kg., men i aaret 1900 172 700 kg.
11. Under denne gruppe er der intet i tabellen.
12. Talg, olje, tjære, gummi og lignende stoffe. Herunder er der nogen udførsel af talg samt en betydelig forøget udførsel af oleomargarin, hvoraf udgik i aaret 1899 349 300 kg. og i aaret 1900 618 850 kg.
- 13—16. Disse grupper forekommer ikke i tabellen.
17. Forskjellige andre plantestoffer. Foderstoffer tilførtes Norge i aaret 1900 med 31 550 kg., men i aaret 1899 med 34 100 kg.
18. Papir og arbeider af papir. Udførselen af grovt papir viser en formindskelse paa ca. 30 000 kg.
19. Herunder forekommer der intet i tabellen.
20. Mineralier: raastoffer. Tilførselen af forskjellige stenarter m. v. er formindsket. Kalkstensudførselen er steget med ca. 47 000 kbf.
21. Mineralier: fabrikater. Herunder viser der sig en formindsket udførsel af teglsten.
- 22—24. Disse grupper forekommer ikke i tabellen.
25. Varer, som ikke kan henføres til nogen af foranstaaende grupper. Herunder møder vi en forøget udførsel af bøger, noder m. v.

2. Danmarks indførsel fra Norge.

(Norsk export.)

Ogsaa for opgaverne over denne vareførsel gjælder de ovenfor til foranstaaende tabel gjorte bemærkninger om varemængdernes gruppering efter den officielle norske statistik m. v.

Fra Norge til Danmark indførtes i de paagjældende to aar hovedsagelig følgende varemængder:

	Til Danmark.		Deraf til Kjøbenhavn.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
1. Levende dyr:				
Heste . . . st.	89	82	43	32
Okser og kjør „	—	2	—	—
2. Madvarer af dyr:				
Flesk, saltet				
og røget . kg.	4 200	4 100	3 850	2 000
Kjød, ferskt . „	4 400	4 400	3 700	3 900
Do., saltet				
og røget . „	2 600	1 900	1 800	1 850
Smør, natur- „	5 400	4 150	5 400	4 150
Do. kunstigt „	779 650	734 300	667 100	686 900
Sild, saltet . „	6 316 000	8 268 650	6 076 600	7 976 100
Fisk, fersk . „	210 300	380 350	81 500	134 250
Tør og saltet				
fisk . . . „	41 750	66 200	33 650	52 400
Ansjos . . . „	84 200	83 900	79 000	79 650
3. Kornvarer:				
4—6. Havre . kg.	22 650	15 000	22 650	15 000
Belgvekster „	—	145 201	—	145 201
Hvedemel „	47 739	13 000	47 739	13 000
Andre sorter „	4 890	763	4 837	747
7. Spindestoffe:				
Uld . . . kg.	29 750	21 700	29 750	21 700
8—9. — — —				
10. Haar, fjær, skind, ben, horn og an- dre dyriske stoffer:				
11. Skind og hu- der, uberedte „	370 500	492 000	354 650	334 150
12. Talg, olje, tjære, gum- mier og lig- nende stoffer:				
13. Tran m. m. . „	377 550	495 150	366 050	485 450
14. Trævarer, uforarbej- dede eller halvforar- bejdede:				
Egetræ . . kb.	56 290	34 079	260	710

		Til Danmark.		Deraf til Kjøbenhavn.	
		1899.	1900.	1899.	1900.
Planker m. m.	kg. 1 043 620	699 715	174 994	35 369	
Brænde . .	favne 3 761	3 624	2 139	1 988	
15.	Trævarer, forarbejdede:				
	Byggematerialier kbf. 60 442	85 591	15 233	41 800	
	Tagspaan, grove bødkerarbejder, finerer af grove træsorter . . kg. 35 800	66 200	1 100	350	
	Finere bødkerar- bejder og finerer „ 24 650	22 550	17 250	14 000	
	Tændstikker . „ 29 000	103 950	29 000	103 950	
16.	Træmasse og træ- mel . . . „ 7 934 000	9 644 850	5 050 500	4 858 800	
17.	Forskjellige plantestofte:				
	Egebark . . . „ 547 400	115 450	386 200	40 800	
18.	Papir og ar- bejder af pa- pir:				
	Makulatur og omslagspapir, skrive- og tryk- papir m. m. . „ 190 850	179 800	183 800	157 850	
19.	— — —				
20.	Mineralier:				
	raastofte:				
	Sten, uforarb., marmor, skifer etc. „ 2 266 700	914 200	1 890 550	903 900	
	Svovlkis . . . „ 4 949 900	4 498 400	2 431 450	1 527 450	
	Gadesten . . kbf. 53 761	52 118	3 747	1 350	
	Granit . . . „ 836	2 526	836	2 526	
21.	Mineralier. fabrikater:				
	Finere stenar- bejde . . . kg. 13 600	1 900	13 600	1 850	
	Tagsten m. m. st. 42 046	6 230	42 046	6 230	
22.	Metaller (raa og halvforar- bejdede):				
	Gammelt metal- gods . . . kg. 416 450	221 700	385 600	163 450	

		Til Danmark		Deraf til Kjøbenhavn	
		1899.	1900.	1899.	1900.
Stang- og baand-					
jern	kg.	20 800	7 850	19 800	7 850
Staal i stænger	„	13 600	11 150	13 300	7 400
23. Metaller i					
arbeide:					
Søm og spiger	„	168 250	154 450	76 700	90 100
Ledningsrør, skibs-					
ankere, kjættinger,					
grovere støbte eller					
smedede varer .	„	157 200	157 900	156 250	156 350
Andre jernvarer	„	43 100	65 050	37 300	40 000
25. Varer, som					
ikke kan hen-					
føres til no-					
gen af de for-					
anstaaende					
grupper:					
Bøger, noder og					
tidsskrifter . .	„	100 660	85 700	85 450	71 100

Til denne tabel maa jeg faa lov til at hidsætte nogle bemærkninger for at fremhæve, hvilke varer er blevet hidførte i forøgede eller formindskede mængder:

1. Levende dyr. Udførselen heraf fra Norge til Danmark sees vedvarende at være uden betydning.

2. Madvarer af dyr. Af flesh og kjød sees der at være kommet noget i aaret 1900 fra Norge. Af smør indgik der 1 250 kg. mindre i aaret 1900 end i aaret 1899; af margarin ca. 45 000 kg. mindre. Fiskeimporten fra Norge viser sterk forøgelse. Af saltet sild indkom nær 2 millioner kg. mere end i 1899; af fersk fisk indførtes der 170 000 kg. mere og af tør og saltet fisk henved 25 000 kg. mere end i 1899. Ansjosudførselen viser dog en svag nedgang.

3. Kornvarer. Havre og hvedemel viser nedgang. Der forekom i aaret 1900 en indførsel fra Norge af 145 200 kg. bønner og ærter.

4, 5 og 6. Intet i tabellen.

7. Spindestoffe. Udførselen er 8 000 kg. mindre.

9. Intet i tabellen.

10. Haar, fjær, skind, horn og andre dyriske stoffe samt gjødningsstoffer. Af uberedte skind var udførselen i aaret 1900 492 000 kg. mod 370 500 kg. i 1899.

11. Intet er herunder opført i tabellen.

12. Talg, olje, tjære, gummi og lignende stoffe. Tran m. m. viser i indførselen fra Norge en forøgelse fra 377 550 kg. til 495 150 kg.

13. Under denne varegruppe er der ikke noget opført.

14. Trævarer, uforarbejdede eller halvforarbejdede. Indførselen af egetræ var formindsket med ca. 22 200 kbf. End større nedgang viser den mere betydelige vare planker m. m.; forskjellen andrager til ca. 340 000 kbf.

15. Trævarer, forarbejdede. Herunder viser statistiken opgang paa alle varer, undtagen for finere bødkerarbejder og finerer. For fyrstikker er opgangen fra 29 000 kg. til 103 900 kg.; for træmasse og træmel andrager forøgelsen til ca. 1.7 million kg.

16. Intet.

17. Forskjellige andre plantestoffe. Indførselen af egebark er sterkt formindsket fra 547 400 til 115 450 kg.

18. Papir og arbejder af papir. Indførselen af forskellige slags papir er formindsket med omtrent 11 000 kg.

19. Intet.

20. Mineralier, raastoffe. Indførselen af svovlkis er formindsket med 450 000 kg. eller fra 4.95 til 4.5 millioner kg. Af sten, skifer m. v. er nedgangen betydelig eller fra 2.26 til 0.91 millioner kg. Granit viser opgang.

21. Mineralier, fabrikater. Her er der nedgang for gadesten, finere stenarbejder og teglsten.

22. Metaller, raa og halvforarbejdede. Af gammelt metalgods er der en sterkt formindsket indførsel. Af stang- og baandjern var indførselen 20 800 kg. i aaret 1899, kun 7 850 i aaret 1900. Af staal i stænger var der en nedgang paa ca. 2 500 kg.

23. Metaller i arbejde. Søm- og spigerindførselen var i aaret 1899 168 250 kg., i aaret 1900 154 450 kg. Varernes art: skibssankere, kjættinger, grovere støbte og smedede varer viser tilligemed under denne gruppe førte maskiner ingen forandring. Af andre jernvarer er der opgang.

24. Skibe, vogne, maskiner etc. Maskiner er førte under 23.

25. Herunder føres bøger etc. med en formindsket indførsel af ca. 15 000 kg.

Visse markeder.

Efter statistiske meddelelser om vareomsætningen skal her gives rede-
gjørelse for nogle af de mere betydelige markeders stilling i aaret 1900.

Først dog nogle data om:

Pengemarkedet, der paavirker handelssamkvemet. Markedet kan betegnes som knapt; det har ialfald til sine tider ikke været let at skaffe

penge, skjønt penge har kunnet erholdes til høiere rente. En del byggeforetagender er dog blevet udført, og rederierne har kunnet udvide sin virksomhed. I de sidste 25 aar har gennemsnitsdiskontoen ikke været saa høi som i aaret 1900; bortset fra tiden mellem 30te januar og 4de mai var den det hele aar 6 pct. For lombardlaan har været betalt $6\frac{1}{2}$ —7 pct. Indlaansrenten i sparekasserne har været almindelig kun 4 pct.; af banker og bankierer er dog betalt $4\frac{1}{2}$ —5 pct.; i foliorente har været givet 1—2 pct., dog findes her adskillige bankinstituter, som betaler høiere foliorente.

Der opgives ikke at have fundet nogen omsætning af norske papirer sted her paa børsen i det forløbne aar.

Smørmarkedet. Aaret 1900 udviser den samme høieste gennemsnitsnotering for 1ste classes dansk smør som aaret 1899 eller 96 kroner. Laveste notering faldt sidst i mai med 84 kroner, og høieste pris blev noteret sidst i december med 109 kroner. Svingningerne har altsaa ikke været saa store som i 1899, da yderpunkterne var 77 kroner først i juni og 117 sidst i september. Tidsforskjellen var da ogsaa meget kortere mellem minimum og maximum end i 1900.

Gennemsnitspriserne i det sidste tiaar har været følgende:

1891	$95\frac{1}{2}$	1896	92
1892	$97\frac{3}{4}$	1897	$89\frac{2}{3}$
1893	93	1898	$88\frac{2}{3}$
1894	$85\frac{1}{2}$	1899	96
1895	$90\frac{1}{2}$	1900	96

Under de enkelte maaneder i aarene 1899 og 1900 var gennemsnitspriserne de i følgende oversigt anførte:

Maanederne.	1899.	1900.
Januar	kr. 96	98
Februar	95	94
Marts	$95\frac{3}{5}$	$89\frac{3}{5}$
April	$87\frac{1}{2}$	88
Mai	$81\frac{1}{4}$	$87\frac{1}{5}$
Juni	$81\frac{2}{5}$	92
Juli	88	92
August	100	$100\frac{4}{5}$
September	$110\frac{1}{2}$	99
Oktober	$110\frac{1}{4}$	$100\frac{3}{4}$
November	101	$104\frac{3}{4}$
December	104	$106\frac{3}{4}$

I sekunda meierismør var forretningen dels til export, dels til pladsforbrug væsentlig i finske og russiske varer. Prisen varierede mellem ca. 68 og ca. 100 kr.

Et betydningsfuldt forhold paa smørmarkedets omraade maa jeg faa lov til her at berøre — den anseelige tilførsel af sibirisk smør. Flere danske

smørfirmaer har filialer i sibiriske byer, og der øves herfra kontrol over dette marked. Forøgelsen i Ruslands udførsel af smør skyldes hovedsagelig den sibiriske export, og særlige jernbanetog med isvaggoner fører smøret ned til Østersøhavne, hovedsagelig Reval og Libau, men tildels ogsaa Riga, hvorfra der i aaret 1900 udgik henved 85 000 pud.

For Danmarks vedkommende beror ogsaa den forøgede smørindførsel næsten udelukkende paa stor tilførsel fra Rusland.

Den danske smørindførsel udgjorde:

1898 . . .	16.86 millioner kg.,	hvoraf kom fra Rusland	7.39 millioner kg.
1899 . . .	17.04 — ”	— ” —	7.63 — ”
1900 . . .	21.18 — ”	— ” —	12.48 — ”

medens resten kom hovedsagelig fra Sverige med resp. 8.62, 8.22 og 8.04 millioner kg.

I den modsatte retning udfører Danmark fustagemateriale til Sibirien.

Trævaremarkedet.

I aaret 1900, særlig i begyndelsen af sæsonen, har trælastpriserne holdt sig en del lavere end i aaret 1899. Den i aarsberetningen for aaret 1899 nævnte bevægelse paa dette marked i slutningen af samme aar, da Holland og England uventet købte store mængder, bidrog en del til, at efterspørgselen blev mindre i den første del af sæsonen, da lagrene var vel forsynede de fleste steder der. Meget bidrog ogsaa den vedvarende krig i Sydafrika og det dyre pengemarked med deraf følgende trykket byggelyst til, at efterspørgselen kun var ringe i aaret 1900. Der kom ganske vist af og til tegn til bedring, men i forhold til de foregaaende blev aaret ikke godt. Ved slutningen af sæsonen dalede prisen yderligere paa forskellige trævarer.

En for Danmark slem hindring var ogsaa, at laan i de offentlige institutioner, navnlig kreditforeningen, hvor bygherrerne som regel søger sine laan, stod i en særlig lav kurs, som næsten forbød prioritering. Imidlertid klarede terminerne hertilands uden større vanskeligheder, og tilstanden blev bedre end ventet.

Paa trævarer fra Norge var priserne følgende:

1. Lavfaldende bord og planker:

8".	7".	6".	5".
£ 10 à 10 ¹ / ₂	8 à 8 ¹ / ₂	7 ¹ / ₄ à 7 ³ / ₄	5 à 5 ¹ / ₂ cif.

2. Høvlede og pløiede bord:

8".	7".	6".	5".
£ 10 ¹ / ₂ à 10 ³ / ₄	9 à 9 ¹ / ₄	8 à 8 ¹ / ₄	5 ¹ / ₂ à 6 cif.

3. Finsagede spirer af furu:

$\frac{4}{4}'' - \frac{6}{6}''$.

66 à 68 øre

 $\frac{6}{7}''$ og derover.

73 à 74 øre pr. kb. cif.

Til det nordlige Jylland sælges nogle markeds-laster, men til aldeles vilkaarlige priser, ofte i byttehandel mod korn etc.

I ovenfor opgivne priser er told ikke iberegnet.

Jernmarkedet.

Aaret 1900 har været et enestaaende godt aar for jernfabrikanterne. I juli kom et tilbageslag, som medførte en sterk og vedvarende prisnedsættelse, der vil vedblive ind i aaret 1901. Saavidt muligt har kjøberne afholdt sig fra større indkøb af færdigt svensk materiale i aaret 1901, da priserne var saa høie. Lagrene er derfor temmelig indskrænkede.

Af prisopgaverne for dette marked hidsættes, at der blev betalt for:

Valset svensk staal:	Januar	kr. 23.00		
	Juni	„ 24.50		
	December	„ 23.50	cif. her pr. 100 kg.	
		3''.	3 $\frac{1}{2}$ ''.	4''.
Søm og spiger:	Januar	kr. 37	33 $\frac{1}{2}$	30 $\frac{1}{2}$ } pr. kasse cif.
	December . . .	„ 38 $\frac{1}{2}$	35	32 }

Noteringerne er denne gang for enkelt kasse, ikke for parkasser (1 kasse 3'' og 1 kasse 4'' søm) som tidligere.

1 kasse 3''	indeholder	11 000	stkr.
1 — 3 $\frac{1}{2}$ ''	—	8 000	„
1 — 4''	—	6 000	„

Norske firmaer.

Saavidt generalkonsulatet bekjendt findes der i Danmark følgende firmaer, der indehaves af nordmænd, og driver export eller import:

Firmaets navn.	Etableringsaar.	Interessenternes navne.	Nationalitet.	Specialitet.
Kjøbenhavn:				
Brødrene Hjort	1856	A. E. Hjort	Norsk	Korn- og kolonialforretning.
Carl Norstrand	1880	Carl Norstrand	—	Assuranceforretning, jern og kul.
Marinus Møller & Co.	1888	W. S. Herseth & K. J. Dehli	—	Vinforretning.
J. Thorvildsen & Co.	1873	J. S. Thorvildsen	—	Smørforretning.

Firmaets navn.	Etablerings- aar.	Interessenternes navne.	Nationa- litet.	Specialitet.
Island:				
Seydisfjord:				
T. L. Imsland	1882	T. L. Imsland	—	Export og køb- mandshandel.
S. Johansen	1881	S. Johansen	—	Do.
Otto Wathnes arvinger	1886	Arvingerne	—	Kulforretning og export
Eskefjord:				
P. Randulff	1885	P. Randulff	—	Sildefiskeri og handel
F. Klausen	1885	F. Klausen	—	Do.
Reykjavik:				
J. Fredriksen	1887	J. Fredriksen	—	Tømmerhandel
M. Johansen	1880	M. Johansen	—	Kjøbmandshandel

B. Sjøfart.

Danmarks handelsflaade udgjorde ifølge den officielle statistik ved udgangen af aaret 1899, ikke medregnet islandske, færøiske og dansk-vestindiske skibe, følgende:

Seilskibe over 20 reg.-tons		1 206	dr.	138 498	reg.-tons
Dampskibe	—»—	391	„	254 133	—
		Ialt	1 597	dr.	392 631 reg.-tons
hvortil kan lægges:					
Seilbaade over 4—20 reg.-tons		1 841	„	16 773	—
Dampskibe	—»—	106	„	1 065	—
		Tilsammen	1 947	dr.	17 838 reg.-tons
		altsaa den samlede flaade	3 544	„	410 469 —

For at finde forøgelsen i aaret 1900 maa jeg faa lov til at henholde mig til registrerings- og skibsmaalingsbureauets skibsfortegnelse, sidste udgave af januar 1901, som, sammenlignet med opgaverne i den forrige udgave af marts 1899, optager flaaden saaledes:

Danmarks handelsflaade

ifølge den officielle fortegnelse over danske skibe m. v.:

1ste marts 1899.

	Under 50 tons.		Over 50 tons.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	2 475	37 000	695	131 000	3 170	168 000
Dampskibe	107	1 100	398	234 000	505	235 000
Ialt	2 582	38 100	1 093	365 000	3 675	403 000

1ste januar 1901.

	Under 50 tons.		Over 50 tons.		Tilsammen.		Forøgelse +. Formindskelse ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	2 542	36 000	732	122 500	3 274	158 500	+ 104	÷ 9 500
Dampskibe	114	1 100	428	250 600	542	251 700	+ 37	+ 16 600
Ialt	2 656	37 100	1 160	373 100	3 816	410 200	+ 141	+ 7 100

Her indgaar islandske, færøiske og dansk-vestindiske skibe, men ikke prammer, lægtre o. l., som ikke er selvbevægende; minimumstonnagen sees heller ikke at stemme med den officielle statistik.

Det er af interesse efter statistiken at hidsætte en opgave over de skandinaviske handelsflaader ved udgangen af aaret 1899:

Nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Det hele antal.	Den hele tonnage.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	5 698	1 052 687	1 128	482 247	6 826	1 534 934
Svenske	2 040	289 248	872	298 421	2 912	587 669
Danske (over 20 tons)	1 206	138 498	391	254 133	1 597	392 631

Den danske flaade er saaledes kun ca. $\frac{1}{4}$ af den norske og understiger med henimod 200 000 tons den svenske. Til sammenligning af forholdet den 1ste januar 1901 mangler materiale.

Norsk skibsfart.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 1 977 dr. 476 458 tons
med tillæg af overliggende og erhvervede 9 „ 2 601 „

Ialt 1 986 dr. 479 059 tons

Den norske skibsfart paa Danmark har i de sidste 6 aar taget et stort skridt fremad for tonnagens vedkommende.

Da den i aaret 1894 kun var 231 293 tons, var den altsaa i aaret 1900 mere end det dobbelte.

I sammenligning med aaret 1899 stiller skibsfarten i aaret 1900 sig saaledes:

	1899.		1900.		Forøgelse +. Formindskelse ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
I. Ankomne:						
med ladning	1 938	430 712	1 900	467 833	÷ 38	+ 37 121
i ballast . .	63	9 160	77	8 625	+ 14	÷ 535
Ialt ankomne	2 001	439 872	1 977	476 458	÷ 24	+ 36 586
II. Afgaaede:						
med ladning	658	138 866	636	131 786	÷ 22	÷ 7 080
i ballast . .	1 347	305 514	1 341	344 270	÷ 6	+ 38 756
Ialt afgaaede	2 005	444 380	1 977	476 056	÷ 28	+ 31 676
Bruttofragter:						
af ankomne skibe	kr. 3 910 485		kr. 5 006 186		+	kr. 1 095 701
- afgaaede	—	„ 642 235	„ 678 632		+	„ 36 397
Tilsammen	kr. 4 552 720		kr. 5 684 818		+	kr. 1 132 098

Den norske skibsfart

i aaret 1900 fordeler sig mellem distriktets havne saaledes for ankomne skibes vedkommende:

				Deraf dampskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Sjælland:	Kjøbenhavn . . .	322	98 026	149	64 990
	Tuborg	22	8 855	10	4 092
	Helsingør	30	10 818	14	6 343
	Holbek	12	1 551	4	985
	Roskilde	6	353	—	—
	Nykjøbing p. S. . . .	10	492	—	—
	Kallundborg	31	11 578	20	10 286
Overføres		433	131 673	197	86 696

		Antal.	Tons.	Deraf dampskibe.	Antal.	Tons.
		Overført	433	131 673	197	86 696
Sjælland:	Korsør	38	18 632	35	18 062	
	Nestved	24	4 614	21	4 418	
	Vordingborg	16	4 209	13	3 925	
	Præstø	1	137	—	—	
	Faxe	30	3 268	17	2 476	
	Kjøge	16	5 307	13	4 444	
Møn:	Skjelskør	6	920	1	275	
	Stege	9	1 653	4	1 183	
Falster:	Nykjøbing	11	6 325	11	6 325	
Lolland:	Nakskov	23	5 515	13	4 472	
	Bandholm	15	5 734	12	5 139	
Langeland:	Rudkjøbing	3	525	2	437	
Fyen:	Svendborg	25	6 382	13	4 174	
	Nyborg	18	9 928	13	9 071	
	Odense	91	22 154	46	13 103	
	Faaborg	2	478	1	250	
Bornholm:	Rønne	16	2 769	3	794	
	Nexø	—	—	—	—	
Jylland:	Kolding	14	4 267	6	3 340	
	Fredericia	19	9 388	15	6 861	
	Vejle	21	9 141	14	7 907	
	Horsens	22	6 849	16	6 036	
	Aarhus	66	26 986	38	22 896	
	Ebeltoft	1	224	1	224	
	Grenaa	8	1 947	6	1 665	
	Randers	58	12 117	33	10 378	
	Mariager	76	8 602	5	966	
	Hobro	12	1 503	1	244	
	Aalborg	156	23 429	30	13 751	
	Skive	19	866	—	—	
	Lemvig	24	988	—	—	
	Nykjøbing p. M. . . .	11	360	—	—	
	Thisted	24	640	—	—	
	Sæby	9	220	—	—	
	Frederikshavn	449	106 882	366	89 442	
	Struer	23	564	—	—	
	Esbjerg	32	6 769	13	5 690	
	Løgstør	18	409	—	—	
	Viborg	6	126	—	—	
Island:	Akureyri	25	4 683	24	4 631	
	Eskefjord	47	7 773	37	7 041	
	Isafjord	29	6 212	19	5 221	
	Reykjavik	31	5 290	21	4 337	
Ialt		1 977	476 458	1 060	355 874	

Sammenfattes disse tal, og sammenlignes de med tilsvarende for aaret 1899, da faar man følgende opgave:

1900.	Kjøbenhavn.		Sjælland med øerne.		Jylland.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	173	33 036	189	31 943	524	52 877
Dampskibe	149	64 990	266	100 254	544	169 400
Ialt	322	98 026	455	132 197	1 068	222 277

1899.	Kjøbenhavn.		Sjælland med øerne.		Jylland.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	174	28 048	193	32 094	580	51 856
Dampskibe	126	51 831	241	80 107	552	169 807
Ialt	300	79 879	434	112 201	1 132	221 663

1900 + eller ÷:	+ 22	+ 18 147	+ 21	+ 19 996	÷ 64	+ 614
-----------------	------	----------	------	----------	------	-------

1900.	Island.		Danmark med Island.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	31	2 728	917	120 584
Dampskibe	101	21 230	1 060	355 874
Ialt	132	23 958	1 977	476 458

1899.	Island.		Danmark med Island.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	43	5 730	990	117 725
Dampskibe	92	20 402	1 011	322 147
Ialt	135	26 132	2 001	439 872

1900 + eller ÷:	÷ 3	÷ 2 174	÷ 24	+ 36 586
-----------------	-----	---------	------	----------

Konsulatafgifter. Af norske skibe blev der erlagt:

Ved hovedstationen	1899: kr. 4 780.26	1900: kr. 6 055.63
„ vicekonsulsstationerne . .	— : „ 16 854.82	— : „ 18 127.65
	1899: kr. 21 635.08	1900: kr. 24 183.28
Heraf tilfaldt konsulskassen	1899: kr. 13 207.67	1900: kr. 15 119.46

Om den svenske skibsfart paa Danmark kan hidsættes følgende data:

Der ankom af svenske skibe (iberegnet overliggende og erhvervede):

I 1899	4 795 dr. 635 758 tons
- 1900	5 552 „ 766 350 „

I bruttofragter tjente de svenske skibe:

I 1899	kr. 3 847 681
- 1900	„ 4 476 439

Forøgelse kr. 628 758

som hovedsagelig falder paa de fra andre lande end de forenede riger komne svenske skibe.

Tiltrods for den svenske skibsfarts høiere antal og tonnage androg de norske skibes bruttofortjeneste til omtrent 1 200 000 kroner mere end de svenskes, og forøgelsen fra aaret 1899 til 1900 androg til ikke saa langt fra det dobbelte af forøgelsen for svenske skibe.

Af svenske skibe blev der erlagt i konsulatafgifter:

I 1899	kr. 23 930.55 og		
- 1900	„ 24 339.15	} ved hovedstationen . . . } „ vicekonsulsstationerne „	kr. 9 420.12 „ 14 919.03

Sjøfarten paa Kjøbenhavn.

Hvad angaar sjøfarten paa Danmark med andre nationers skibe, har fuldstændige opgaver for det hele land ikke kunnet erholdes allerede nu. For Kjøbenhavns vedkommende var forholdet dette:

Skibenes Nationalitet.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske	173	33 036	149	64 990	322	198 026
Svenske*)	5 147	133 728	2 121	467 410	7 268	601 138
Danske	1 424	47 459	4 276	1 737 377	5 700	1 784 836
Tyske	373	16 747	403	138 330	776	155 077
Britiske	17	1 960	295	271 407	312	273 367
Russiske	80	19 991	201	196 428	281	216 419
Nederlandske . .	35	2 474	54	29 121	89	31 595
Ialt	7 249	255 395	7 499	2 905 063	14 748	3 260 458

*) Naar disse tal ikke er overensstemmende med de i rekapitulationen over den svenske skibsfart angivne, da er grunden den, at her ogsaa optages skibe, som har besøgt Kjøbenhavn uden at være pligtige til at melde sig paa generalkonsulatet.

Om afgang og tilgang af sjøfolk.

Med norske skibe er der i aaret 1900 blevet paamønstreret:

Paa generalkonsulatet	135	
Ved 13 af vicekonsulaterne	42	
		177

Fra norske skibe er der i aaret 1900 blevet afmønstreret:

Paa generalkonsulatet	220	
Ved de 13 vicekonsulater	75	
		295
		Ialt 472

Antallet af rømninger fra norske skibe, anmeldte:

Ved generalkonsulatet: Nordmænd	3	
Andre	3	
Ved 13 vicekonsulater	2	
		Ialt 8

Svenske skibe, paamønstrede:

Paa generalkonsulatet og ved 13 vicekonsulater	401	
Afmønstreret do. do.	547	
		Ialt 948
Rømninger ialt do. do.		17

For at bringe paa det rene, hvor mange nordmænd er blevet forhyret med danske skibe i forhold til sjøfolk af andre nationer, har jeg fra mønstringskontoret her begjæret opgave derover. I sidste femaar var forholdet følgende:

Dampskibe.

Aar.	Norske.	Svenske.	Finske.	Tyske.	Dampskibe.	Ialt.	Folk.
1896 . .	58	663	36	55	482		812
1897 . .	71	899	33	36	612		1 039
1898 . .	88	1 165	33	41	700		1 327
1899 . .	71	1 044	54	41	628		1 210
1900 . .	124	941	84	50	725		1 199

Seilskibe.

Aar.	Norske.	Svenske.	Finske.	Tyske.	Seilskibe.	Ialt.	Samlet forhyring.	Folk.
1896 . .	15	78	1	6	81	100	563	912
1897 . .	13	46	6	9	66	74	678	1 113
1898 . .	15	58	4	21	89	98	789	1 425
1899 . .	13	34	11	9	51	67	679	1 277
1900 . .	6	33	5	10	48	54	773	1 253

Der opgives at kunne være endnu et mindre tal fremmede, mønstrede uden forhyringsagents medvirkning.

Fr a g t m a r k e d e t i 1900.

Frugtmarkedet har i aaret 1900 ligesom i aaret 1899 været godt. Kun kom der mod slutningen af aaret en nedgangsperiode, som dog ikke fik nogen væsentlig indflydelse paa rederiernes udbytte. Dette har for saavel dampskibe som seilskibe været godt, i mange tilfælde endogsaa udmerket godt.

Der har som allerede bemærket været en stadig fremgang i handelsflaaden, navnlig dampskibsflaaden, og mange større danske dampere har været beskjæftiget i den oversjøiske fart, som ogsaa har givet godt udbytte.

Kul- og kokesfragterne har været høie, navnlig kulfragterne, og fragterne for foderstoffer steg betydelig. For oljekager fra nordfranske havne til Danmark og tyske østersøhavne blev for seilskibe betalt op til 18 à 20 francs pr. ton.

Trælastfragterne fra svenske og finske havne til Danmark steg 20—30 pct. mere end i aaret 1899. Heraf har væsentlig svenske dampere høstet fordelene.

Gode fragter er ogsaa betalt for den livlige indførsel af mais, hvede og foderstoffer fra Amerika, som dog nærmest besørger af fremmede, særlig engelske dampskibe.

Naar man tænker paa hele skibsladninger, har udførselen fra Danmark i aaret 1900 som i foregaaende aar bestaaet hovedsagelig af cement, kridt, kalksten samt lidt byg og oljekager. Fragterne har været noget fastere end i det tidligere aar. Norske og svenske skibe har været meget anvendte for udførselen, navnlig af cement, kridt og kalksten. Aaret 1900 kan saaledes betegnes som et særdeles godt aar for skibsfarten.

F r i h a v n e n .

Industriel virksomhed. Der er ingen nye industrielle virksomheder opstaaet i frihavnen i aaret 1900. De nuværende arbejderforhold indbyder ganske vist ikke heller til industriel virksomhed. Arbeidsgiverne synes ikke at ville gjøre flere indrømmelser ligeoverfor arbejderne, og man er mere tilbøielig til at forlange om ikke nedsættelse af lønnen, saa dog mere arbejde for den løn, som nu betales. Virksomheden i træsnedkerfabriken ophørte ved aarets slutning og paabegyndtes hovedsagelig til selve landets forsyning i den nord for frihavnen opførte fabrikbygning, der eies af aktieselskabet „Silvan“. Der opstod straks konflikt om brugen af maskiner. „Nordisk Cyklefabrik“, som aldrig har givet udbytte, har nedskrevet sin aktiekapital med 90 pct. „Den Ankerske Marmorforretning“ har indskrænket sin herværende virksomhed betydelig og ser sin fordel ved at lade det marmor, som skal anvendes her, sende til Belgien for der at behandles.

Udbytte. Frihavnsselskabets udbytte for aaret 1900 af dets aktiekapital bliver 3 pct.

Laan. Selskabet har placeret sit laan paa kr. 2 500 000.00, men for ikke at lide for stort kurstab har selskabet sat forretningen til $4\frac{1}{2}$ pct. p. a. Et tidligere laan paa 2 millioner forrentes med $3\frac{3}{4}$ pct. og afsattes til høiere kurs.

Losningsanordninger og afgifter derfor. Fra den 1ste november 1900 er arbejdspengene for korn og foderstoffer blevet betydelig nedsatte. Den nye skibselevator ved silopakhuset paa midtmoloen blev i slutningen af aaret taget i brug. Den er beregnet paa at kunne løfte 120 tons pr. time af korn, og den har vist sig at kunne løfte mere. Dog har man, da fremskaffelsen af kornet, naar bunden af lasterummet er naaet, ikke kan foregaa saa hurtigt som elevatoren kræver for at kunne præstere, hvad den skal, og gennemsnitsydelsen pr. time derved synker under de 120 tons, bestilt to elevatoranlæg paa 150 à 200 tons ydeevne pr. time; derved opnaar man at udlosse mere pr. time indtil fremskaffelsen bliver vanskeligere, saaledes at gennemsnitspræstationen bliver mindst de 120 tons pr. time. Det kan anføres, at den svenske damper „Oscar Fredrik“, som medbragte den største majs ladning, der endnu er losset i frihavnen, nemlig ca. 5 800 tons, blev udlosset i 6 arbejdsdage à 10 timer og ca. 20 natte timer, i alt ca. 80 timer, medregnet spisetiden og forhalinger. Dens udgift til bolverksanlæg og stevedor androg til ca. kr. 3 360.00.

Kommunen har paabegyndt losning af kul i den nordre del af frihavnen. Ved kaien er opstillet to elevatorer lig den, som anvendes af kulkompaniet, og som leverer kullene i mindre jernbanevogne, som ved lokomotiver transporteres ad en sterkt stigende bane i en saadan høide, at kulskurene kan fyldes uden nævneværdig lempning.

Bolverkspenge androg i aaret 1900 i frihavnen til . .	kr.	78 282.91
i den gamle havn . .	"	199 630.25
Vareafgiften, som erlægges for varer, der indgaar i told- indlandet, var i aaret 1900	"	487 547.56

L o v g i v n i n g m. v.

Paa grund af forhold, som ikke her skal berøres, er lovgivningsarbeidet, forsaavidt det resulterer i udgivne love, ikke særlig frugtbarrende. Det synes ogsaa at være mere hensigtsmæssigt efterhvert herom at afgive særlige indberetninger.

Af love udgivne i aaret 1900 af den art, at de kan berøre handelen og skibsfarten, maa imidlertid her bringes i erindring loven om foranstaltninger mod smitsomme sygdommes indførelse i riget af 16de marts 1900.

For fiskets vedkommende merkes loven om forhøielse af straf for fiske med trawl af 7de april 1900.

Af interesse for ulykkesforsikringsspørgsmaalet er loven om danske fiskeres ulykkesforsikring af 3dje april 1900. Loven tilhører med sine iværksættelsesforskrifter neppe denne indberetnings gebet. Den skal paa grund af konsulatforordningens § 69.3 blive gjort til gjenstand for særlig indberetning, naar yderligere materiale er modtaget.

Om havne- og lignende afgifter er der blevet indsendt beretninger i aarets løb. Her bør maaske erindres om bekendtgjørelsen af 29de oktober 1900 om ændringen i bekendtgjørelsen af 30te oktober 1894 om omsætning af havneafgiften til Kjøbenhavns havn af skibe for indgaaende til en vareafgift.

Vedkommende udbedring af havne, lodsvæsen o. l. erindres om loven om arbeider ved Gilleleu fiskehavn af 3dje april 1900 og, hvad der er af langt større betydning, loven om bemyndigelse for Kjøbenhavns havnevæsen til at udføre forskellige større arbeider i Kjøbenhavns havn af 3dje april 1900, ifølge hvilken der skal anlægges bølgebryder nord for frihavnen, opføres en ny knippelsbro med strandreguleringer, anlægges sluse m. v. ved Kalvebodstrand samt gjøres foranstaltninger for indvinding af mark mellem Langebro og havnens sydlige grænse.

Desuden maa erindres fordybningsarbeiderne i Limfjorden ved Løgstørsgrunde m. v., i sammenhæng hvormed det kan nævnes, at en ny takst er udfærdiget for Løgstør lodseri.

Om foranstaltninger for udbedring af særlige havne m. v. har vedkommende vicekonsuler givet endel oplysninger. Her henvises til beretningerne fra vicekonsulerne i Aalborg, Esbjerg, Nykjøbing paa Falster, Nestved, Odense, Randers, Rudkjøbing, Thisted og Vejle.

Inden lovgivningens omraade bør endelig nævnes loven om undersøgelse af levnetsmidler m. m. af 2den marts 1900.

Næringsveie. Herom henvises til vareomsætningsstatistikken. Særlig maa opmærksomheden henledes paa den sibiriske smørexport, som Danmark har taget i sin ledelse. Det vil synes, at der dog burde have været muligt at drage denne export-transit over de forenede riger.

Blandt opfindelser skal kun nævnes den s. k. „fiskehale“baad (pendulpropellen), men det er endnu for tidligt at udtale noget om dens praktiske betydning.

Kommunikationsvæsen. Om jernbaneanlæg er der meddelt endel data i indberetningen. Om de fra Danmark udløbende ruteskibe skal der opgjøres og indsendes en særlig fortegnelse.

Immigration og emigration. Der findes ganske vist et antal nordmænd bosiddende i Danmark, især i Kjøbenhavn, og den fornylig afholdte folketælling vil sikkert oplyse om, hvor mange der er. I 1900 blev der i Kjøbenhavn udfærdiget opholdsbøger for 98 nordmænd og 23 norske kvinder, ialt 121.

Vedkommende den egentlige emigration fra Danmark og over Danmark til fremmede verdensdele meddeles følgende oplysninger:

Antallet af udvandrere,

som i aaret 1900 blev saavel direkte som indirekte befordret til transatlantiske havne gennem herværende udvandringsagenter, udgjorde:

Børn.					
Mænd.	Kvinder.	Gutter.	Piger.	Uden angivet kjøn.	Ialt.
3 393	2 062	386	426	4	6 271

Af disse udvandrere kom:

Fra Kjøbenhavn	869 personer	(168 flere end i aaret 1899)
„ det øvrige Danmark	2 372 —	(472 „ „ - „ —)
„ udlandet	3 030 —	(873 „ „ - „ —)
Ialt 6 271 personer (1 513 flere end i aaret 1899)		

Heraf befordredes:

Til de Forenede nordamerikanske stater	5 817 personer
„ Kanada	200 —
„ Sydamerika	117 —
„ Sydafrika	58 —
„ Asien	39 —
„ Australien	40 —

Ialt 6 271 personer

Befordringen har fundet sted ad følgende veie:

Direkte til Amerika	1 992 personer
Over tyske havne	311 —
„ Storbritannien	3 968 —

Ialt 6 271 personer

Island og Færøerne.

Om handelen og skibsfarten i aaret 1900 paa disse øer skal særlig indberettes.

Generalkonsulatets adresse er no. 15, St. Annæplads, stuen. Kontortid kl. 10—3, telegramadresse „Skandikon“ og telefonnummer 28 215. Som regel vil personalet være tilstede for hastende forretninger om eftermiddagen efter det sidstnævnte klokkeslet. Er kontoret lukket, kan generalkonsulen søges i sin private bolig, Upsalagaden no. 20 eller pr. telefon no. 25 132.

Aalborg.

(Vicekonsul P. Rechnitzer.)

Norske skibe i aaret 1900	156 dr. 23 429 tons
— " " 1899	155 - 27 983 "

Landbruget. Høsten har i aaret 1900 været større end i aaret 1899, importen af fremmed korn og foderstoffer er ogsaa betydelig aftaget. Priserne paa korn og foderstoffer har i de forløbne 4 maaneder været noget lavere end aaret forud. Exporten af smør, æg og flesk vokser fremdeles; derimod har exporten af levende og slagtede kreaturer til Tyskland været omtrent uforandret; en mindre forøgelse kan dog muligens noteres.

Industri. Udviklingen er paa grund af pengeknaphed og høi diskonto kun forøget ved anlægget af en ny cementfabrik.

Skibsbyggeri er saa godt som uden betydning her.

Handelen er stadig i fremgang paa Limfjorden, særlig paa Aalborg by, som er stapelplads for alle de mindre handelspladse vesterpaa. Grunden hertil er særlig 4 nye jernbaneanlæg, som nu er fuldførte med Aalborg som centrum. Tre store cementfabriker og 3 betydelige kridtbrud giver betydelig import af kul og export af cement og kridt til fremmede steder, særlig Riga og St. Petersburg.

Hals-barre er nu uddybet til 22 fod, hvorved det bliver muligt for meget store skibe at søge Aalborgs gode og tidssvarende havn.

Sjøfart. Til Aalborg seiles nu baade ved nat og dag, da farvandet fra Hals er oplyst ved en mængde mindre fyr. Fra Aalborg vestover er der ved statens foranstaltning foretaget en opmudring af samtlige seilløb, saaledes at der nu er 13 fod vand mod tidligere 8 à 9 fod. Denne foranstaltning har medført, at der er paabudt lodstvang for skibe, som er bestemte vestover, naar Aalborg passeres. Denne tvang gjælder dog kun for dybgaaende over 8 fod.

Aarhus.

(Vicekonsul Chr. Schmidth.)

Norske skibe i aaret 1900	66 dr. 26 986 tons
— " " 1899	61 " 28 515 "

Handelen med svenske udførselsartikler hertil er gaaet sin jævne gang, maaske med nogen stigning. Af svensk trælast er det hovedsagelig Halmstad-lasten, som anvendes. Fra 1ste marts til aarets udgang har flere fartøjer af 50 à 100 tons størrelse seilet herimellem med denne vare. Svenske større dampere deltager mere og mere i kulfarten herpaa; denne har hidtil engelske dampere besørget; de danske fragtbaade kommer dog ogsaa med i denne fart.

Af baneanlæg ventes aabnet vaaren 1901 en mindre statsbane til byen Hammel, som ligger ca. 4 mil herfra.

Esbjerg.

(Vicekonsul C. Breinholt.)

Norske skibe i aaret 1900	32 dr. 6 769 tons
— " - " 1899	66 " 7 658 "

Havnen her er efter den sidste udvidelse forsynet med ialt 7 115 løbende fod kaiplaps med fra 15 til 19 fod vand ved dagligt høivande; deraf 2 490 løbende fod i dokhavnen, hvor skibe med 18 fods dybgaende altid kan ligge flot. Alle kaier er forsynet med faste haandkraner med fra 6—10 tons løfteevne, og det paatænkes i løbet af den nærmeste tid at forsyne den kai, hvor exportbaadene ligger, med et stort anlæg af kraner drevne ved damp.

Havnen besøges aarlig af endel norske og svenske skibe dog neppe af saa mange, som vilde kunne finde lønnende beskæftigelse, naar hensees til, at de altid her vil kunne faa særdeles hurtig expedition. Havnen har altid, selv under de vanskeligste isvintre, kunnet beseiles, saa at skibe, som forgjæves har søgt at komme Skagen ind, er tyede hertil.

Faxe.

(Vicekonsul N. C. H. Prip.)

Norske skibe i aaret 1900	30 dr. 3 268 tons
— " - " 1899	38 " 4 480 "

Export. Til Norge er i aaret 1900 afskibet 1 950 kubikfavne kalksten.

Fredericia.

(Vicekonsul M. Rasmussen.)

Norske skibe i aaret 1900	19 dr. 9 388 tons
— " - " 1899	18 " 8 936 "

Handelen. Den samlede indførsel fra udlandet androg til:

Stenkul	34 000 tons
Manufakturvarer	423 022
Metaller	549 857 "
Oljer	1 495 663 "
Saltsten	4 900 000 "
Raffineret salt	350 018 "
Trælast	988 kmst. og 19 415 kbf.
Brosten	6 ladninger = 200 tons

Sjøfart. Til Fredericia er i aaret 1900 indkommet 424 skibe, udgaaet 455 skibe. Af fremmede skibe kom, nærmest de svenske (27) og norske (19), tyske (17) og engelske (8).

Fragterne har været forholdsvis høje med 6 sh. 6 d indtil 9 sh. pr. ton fra England og Skotland for kul, salt, jern og ca. 26 à 28 rmk. pr. std. for trælast fra den botniske bugt, men er i øieblikket lavere, 4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d for kul og 23 à 24 rmk. for træ pr. foraar.

Fredrikshavn.

(Vicekonsul Kall.)

Norske skibe i aaret 1900		449 dr. 106 882
— „ - „ 1899		455 „ 105 775

Handelen. Gjennem den direkte dampskibsforbindelse, nemlig 3 gange ugentlig forbindelse med Göteborg, daglig postforbindelse med Kristiansand, 2 gange ugentlig forbindelse med Kristiania og nogle norske kystbyer, er handelen med de forenede riger stadig sterkt tiltagende. Turiststrømmen om sommeren fra Tyskland og Frankrige til Norge gaar stadig sterkere over Fredrikshavn og Kristiansand.

Exporten til Norge er hovedsagelig: fersk kjød og flesk, fisk, gjær, poteter, grønsager, æg, østers og støbegods. Exporten af slagtede kreaturer og svin er stadig meget sterkt voksende, og et her i det forløbne aar bygget større exportslagteri vil sikkert bringe denne handel endnu mere fremgang.

Importen. Fra Norge indføres særlig: træ, saltet og fersk sild, levende hummer og heste.

En her for tiden under arbeide værende større konservefabrik, som antagelig vil komme i virksomhed vaaren 1901, vil sikkert give noget forøget forbrug af forskellige sorter fisk, kjød o. s. v.

Skibsfarten. Hovedindførselen her er kul, træ og foderstof, og disse varer er næsten udelukkende indførte med de forenede rigers skibe, som med undtagelse af de faste danske rutebaade paa Göteborg, Kristiania, Newcastle og Kjøbenhavn omtrentlig besørger den herværende fragtfart.

Havnen, som er fuldstændig fri og udmerket beliggende som anløbshavn for kulforsyning, har i det forløbne aar været besøgt af mange særlig norske og svenske dampskibe, som har anløbet havnen udelukkende for bunkerkul, og denne forretning synes stadig tiltagende. En ekstra kraftig bjergningsdamp, som yder assistance til strandede skibe paa de danske, norske og svenske kyster, har station her i havnen. Ny havnetakst for skibs- og vareafgifter i Fredrikshavn er fastsat den 31te marts 1900 for aarene 1900—1905.

Lodsforhold. Det herværende og Hirtsholm lodserier er af den danske regjering blevet forsynet med en større lodsdamper, som har station ved

Skagen og til enhver tid kan forsyne sydgaaende skibe med lods, hvilket særlig om vinteren, naar fyrskibe og bøier og vager ikke altid er paa plads, maa betragtes som en stor hjælp for skibsfarten gennem de danske farvande.

Grenaa.

(Vicekonsul C. J. Momme.)

Norske skibe i aaret 1900	8 dr. 1 947 tons
— ” - ” 1899	11 ” 2 394 ”

Handel og skibsfart i Grenaa i aaret 1900 indskrænker sig til nogle faa skibe med kul og trælast.

Helsingør.

(Vicekonsul O. M. Thulin.)

Norske skibe i aaret 1900	30 dr. 10 818 tons
— ” - ” 1899	43 ” 10 629 ”

Fra Helsingør er ikke indgivet nogen beretning.

Hjørring.

(Vicekonsul Jørgen H. Nielsen.)

Agerbruget. Der blev meget lidet agerhøj, ligesom engene heller ikke gav god afgrøde.

Kornet viste sig ved høstningen at være tyndt, saa at der gennemsnitlig neppe naaedes en middelshøst; rug endog under. Heldigvis kom størstedelen af høsten godt i hus.

Af roer kunde regnes en jevn middelshøst, poteter under en saadan.

Der fodres fremdeles meget sterkt her i egnen paa melkekvæget, og da der desuden er en betydelig produktion af slagterisvin, bliver resultatet, at der ikke alene herfra egnen intet korn udføres, men at der desuden bruges endel fremmed korn, navnlig mais, samt forskellige foderstoffer.

Smørproduktionen tiltager paa grund af den stærke fodring og omhyggelige valg af melkekvæg i en meget betydelig grad, og næsten alt smør bliver nu produceret i andelsmeierierne, hvoraf der nu er 90 i Vendsyssel (Hjørring amt og den del af Aalborg amt, der ligger nord for Limfjorden). Kun enkelte større gaarde har endnu selv meieri, men deres smørproduktion vil utvilsomt ogsaa efterhaanden gaa over til andelsmeierierne. Paa grund af denne masseproduktion af smør og den særdeles omhyggelige behandling, som smøret faar, leveres nu meget fine kvaliteter, der opnaar høi pris i England.

Der fedes en betydelig del kreaturer her i egnen; en del gaar til Tyskland, medens resten slagtes i Fredrikshavn og gaar til Norge.

De to store svineslagterier her i byen slagter et betydeligt kvantum svin. Flesket gaar til England, fedt og smaaben forbruges her i landet.

Ægproduktionen tiltager stadig meget betydelig, og der afgaar ugentlig store partier til England, ogsaa en del til Norge.

Der gjøres stadig meget for at udvikle og forbedre de gode racer, der haves her i egnen af heste, kvæg og svin. Som følge heraf oprettes stadig flere foreninger, der holder fortrinlige avlsdyr, og disse foreninger nyder stor støtte fra statens side, dels i penge, dels ved konsulenters vejledning.

De stedlige dyrskuer viser en ganske overordentlig fremgang, og priserne paa avlsdyr er nu meget betydelige. En pris af kr. 10 000.00 op til kr. 20 000.00 for en hingst og kr. 2 000.00 à kr. 3 000.00 for en okse er nu ikke saa ualmindelig.

Handelen. Byen staar i livlig handelsforbindelse med oplandet. Den direkte import fra udlandet har ikke megen betydning.

Skibsfarten er uden betydning; ingen havn findes paa den aabne kyst. Kun om sommeren afgaar et par smaaskibe nogle gange til Norge med fedevarer og tager trælast tilbage.

En molo ved Hirtshals blev fuldført i sommeren 1900 med en længde af ca. 900 fod, og ved moloens yderste spids er en vanddybde af 18 fod. Denne molo kan sikkert yde en del dækning for fiskebaadene, derimod neppe for kutterne, men da fiskeriet med smaabaade efter haanden aftager ganske betydelig, da faren ved fiskeriet dermed langt tilsjøs er saa overordentlig stor, vil anlægget af moloen neppe faa stor betydning for fiskeriet, før der bygges en molo til, saa at der fremkommer en havn, men hertil er foreløbig ingen udsigt, idet kommissionen, der af regjeringen var nedsat til at undersøge spørgsmaalet om anlæg af fiskerihavne i Nordsjøen, beregner saa store udgifter til disse anlæg, at tanken ikke kan ventes realiseret paa mange aar.

Ved Ruberg Knude er i sommer opført et tidssvarende fyr, som nu er tændt. Det vil faa en overordentlig stor betydning for beseilingen af Jammerbugten.

Af hensyn til de langs vestkysten hyppig forefaldende strandings-tilfælde er der nu truffet den udmerkede foranstaltning, at der langs kysten vinteren igjennem (1ste september til 1ste mai) under stormfuldt og taaget veir patruljerer særlig strandvagt, medens strandfogderne holder vagt om dagen og hele sommeren. Der bliver bygget vagthuse, som staar i forbindelse med kysttelefonledningen, saa at der straks under strandingstilfælde kan tilkaldes assistance fra redningsstationerne, der nu er oprettet med kort indbyrdes afstand.

I det hele er redningsvæsenet her i en ganske fortrinlig orden og udvikles stedse mere og mere.

Udvandringen til Amerika er nu langt fra saa stor som i tidligere aar.

Holbæk.

(Vicekonsul P. Smith).

Norske skibe i aaret 1900	12 dr. 1 551 tons
— " - " 1899	17 " 1 575 "

Forretningsforbindelsen mellem Holbæk og de forenede riger er fortsat uden store forandringer i det forløbne aar.

De mindre gode tider for erhververne i byerne har dog allerede begyndt at gjøre sin virkning paa byggevirksomheden, og importen af trælast har været lidt mindre end foregaaende aar, 225 000 kbf. i aaret 1900 mod 250 000 kbf. i aaret 1899. Efter udtalelser fra de herværende forretningsfolk synes udsigterne for det kommende aar ikke gode, idet der i alt fald hidtil er kjøbt betydelig mindre end ifjor og ogsaa forventes en mindre afsætning.

Ovenstaaende kvantum er saa at sige udelukkende kommet fra Sverige, idet der kun er kommet en enkelt liden ladning fra Norge. Den import, der for endel aar siden fandt sted af høvlet last fra Norge, særlig Fredrikshald, er helt ophørt, efter at de indenlandske sagbrug har lært at udnytte den beskyttelse, den danske toldlov yder for forarbejdede varer.

Udover træ og svensk jern har importen fra de forenede riger været forsvindende og uden betydning.

Horsens.

(Vicekonsul Fog).

Norske skibe i aaret 1900	22 dr. 6 849 tons
— " - " 1899	22 " 6 764 "

Herfra er intet meddelt.

Kallundborg.

(Vicekonsul P. Colding).

Norske skibe i aaret 1900	31 dr. 11 578 tons
— " - " 1899	20 " 5 019 "

Herfra har ikke noget særskilt været at meddele.

Kolding.

(Vicekonsul R. Kaalund.)

Norske skibe i aaret 1900	14 dr.	4 267 tons
— " — " 1899	19 "	4 704 "

Høstforholdene. I almindelighed maa aaret 1900 betragtes som et godt høstaar; dette har ogsaa bevirket, at indførselen af korn og foderstoffer fra udlandet ikke har været saa stor som forhen, uagtet navnlig fedningen af svin som følge af de høie priser har været tiltagende. Det herværende andels-svineslagteri har i aaret 1900 slagtet 54 000 svin, som efter opgjøret indbragte i gennemsnit en pris af kr. 0.43 pr. *H* i slagtet vegt.

Handelen. Vareindførselen fra udlandet bestod af blandt andet:

Kaffe	720 878	Th
Stenkul.	38 378 192	"
Koks	984 759	"
Jern: baand- og stangjern, bjelker . .	838 818	"
Jern- og metalvarer	756 152	"
Petroleum og oljer	313 353	"
Trælast: fortoldet efter kommercelæster		
5 823 cnt. og fortoldet efter kbfl.		
87 123 kbfl.		
Oljekager	13 686 887	"
Kunstig gjødning	1 414 708	"
Klid	1 130 392	"
Rug	4 247 300	"
Hvede	288 888	"
Mais	17 124 999	"
Byg	915 580	"
Havre	1 099 010	"
Boghvede	1 734 488	"

Skibsfarten. Der inkareredes i aaret 1252 skibe og udklareredes 1 255 skibe. Med last indkom fra fremmede havne 461 skibe, hvoraf 1 fra Norge og 84 fra Sverige.

Af disse var:	197 seilskibe, med en drægtighed	13 000 tons
	264 dampskibe „ - —	30 846 „

Fragtmarkedet har været overordentlig livligt, skibe har havt let for at finde lønnende fragter, enkelte skibe har været i stadig fart her til pladsen fra Halmstad.

Projekterede jernbaner. Der er foreslaet en privat bane med statstilskud fra Kolding eller Lunderskov til Grindsted i Midtjylland, en bane der vilde sætte Kolding i en hurtig forbindelse med egne, der tidt har søgt hertil ad lange og besværlige landeveie.

Korsør.

(Vicekonsul Hans Rasmussen.)

Norske skibe i aaret 1900	38 dr.	18 632 tons
— " - " 1899	29 "	14 271 "

Høsten blev tidlig tilendebragt her i egnen. Hveden er af god kvalitet og gav et godt udbytte. Rugen er ligeledes af god kvalitet og gav et jævnt godt udbytte, bygget gav ret godt udbytte, men er af daarlig kvalitet, da der faldt megen regn under indbjergningen.

Havren gav jævnt udbytte, men er af daarlig, letvægtig kvalitet.

Poteterne er meget slette paa grund af det fugtige efteraar.

Roerne er fortrinlige og har givet godt udbytte. Gjennemschnittsprisen for æd har været betydelig lavere i aaret 1900 end i det foregaaende aar.

Handelen. Af vigtigere fremmede varer er i aaret 1900 fortoldet:

Stenolje	6 927 500	℔
Stenkul	169 293 468	"
Kokes	2 840 388	"
Metaller og metalvarer	161 344	"
Tømmer og træ 19 850 kbf.	1 596	kmlst.

Af indenlandske varer udførtes til udlandet blandt andet:

Flesk	854 490	℔
Kjød	1 066 478	"
Fisk, fersk	1 179 400	"
Mursten	14 350	stk.

Fra Norge er intet indført direkte.

Derimod udførtes til Norge 990 tdr. poteter.

Skibsfart. Vareomsætningen med udlandet har beskæftiget for indgaaende: 122 seilskibe og 830 dampskibe med tilsammen 62 020 tons gods, for udgaaende: 116 seilskibe og 828 dampskibe med tilsammen 6 759 tons gods.

I indenrigs fart indkom: 278 seilskibe og 465 dampskibe med 4 960 tons gods og udgik: 279 seilskibe og 466 dampskibe med 3 498 tons gods.

Der er i aaret 1900 indkommet fra Sverige 4 dampere dr. 519 tons og 60 seilskibe dr. 1 954 tons, medens intet skib er kommet fra Norge.

De skibe, som særlig har konkurreret med de forenede rigers skibe i aaret 1900, er engelske, hvormed der er ankommet en del kulladninger fra England og Skotland.

Her findes ved Korsør 3 store teglverker, hvor der har været beskæftiget en del svenske arbejdere.

Der føres underhandlinger om at faa Korsør havn udvidet, saaledes at der anlægges en yderhavn med en dybde af 24 fod.

Ved udgangen af aaret 1900 bestod Korsør handelsflaade af 51 fartøier og maalte baade med en samlet drægtighed af 4471 tons, hvoraf 6 fartøier mellem 200 tons og 400 tons og 4 fartøier over 400 tons hvert.

Kvæggpest eller andre epidemiske sygdomme vides ikke at være optraadt i distriktet i aaret 1900.

Lemvig.

(Vicekonsul A. Andersen.)

Norske skibe i aaret 1900		24 dr. 988 tons
— " - " 1899		19 " 450 "

Handelen. Distriktet vides ikke at have anden kommerciel betydning for de forenede riger end indførsel af trælast, undtagelsesvis bark og et mindre parti brisling. Nogen forøgelse af denne betydning for indførselens vedkommende er der neppe nogen mulighed for. Udførselen herfra til de forenede riger er ganske ringe og for intet at regne, nærmest fordi landbo-produkter, hvorom der alene har kunnet være tale, holdes i en pris, som ikke kan opnaaes med fordel i disse.

Havneudgifter. Nogen forandring i havne- eller lignende udgifter foreligger ikke, og i det hele ikke noget, som vil være egnet til gjenstand for indberetning.

Skibsfarten. Paa fragtmarkedets gebet kommer distriktet her ikke i nævneværdig betragtning. Hidkommende ladninger træ eies i regelen af vedkommende skibsfører. Export herfra sker rent undtagelsesvis og indskrænker sig i saa fald til det, som rent tilfældig forefalder, saasom gammelt jern af strandede fartøier og gamle jernbanneskiner.

Mariager.

(Vicekonsul Møller.)

Norske skibe i aaret 1900		76 dr. 8602 tons
— " - " 1899		73 " 9980 "

Handelen. Vareomsætningen i aaret 1900 har været en del mindre — ca. 7 pct. — end i aaret 1899, uagtet omsætningen i sidstnævnte aar led et ganske betydeligt afbræk ved den store lockout, medens der i aaret 1900 ingen arbejdsstansninger har været af nogen betydning. Tilbagegangen har særlig været at spore i aarets sidste halvdel, og saafremt de nuværende forhold paa pengemarkedet vedvarer, maa det befrægtes, at indeværende aar ingen bedring vil faa at opvise, men snarere en yderligere tilbagegang.

De vigtigste indførselsvarer til distriktet var fra indlandet kolonialvarer og foderstoffer, fra udlandet kul og trælast.

De vigtigste udførselsvarer var til indlandet cement, kridt, smør og kreaturer, til udlandet cement og kridt.

Varepriserne har gennemgaaende været højere i aaret 1900 end i aaret 1899. Særlig naaede kulpriserne en hidtil ukjendt højde. I aarets sidste halvdel har priserne dog for flere artiklers vedkommende atter været nedadgaaende, og særlig dalede kulpriserne sterkt i november og december, saaledes at de ved aarets udgang stod paa omtrent samme højde som ved dets begyndelse. Der ventes yderligere nedgang i varepriserne.

Af den benyttede tonnage i udlandet var kun en ringe del hjemmehørende i Norge og Sverige, hvorimod varerne fra og til udlandet hovedsagelig blev befordret af norske og svenske skibe, og da navnlig af norske seilskibe.

Skibsfart. I aaret 1900 har skibsfarten paa vicekonsulatdistriktet havt følgende omfang:

A. Den indenlandske skibsfart.

	Antal skibe.	Tons drægtighed.	Tons bestuvning.
Indgaaede	841	22 125	5 065
Udgaaede	905	22 155	23 179

B. Den udenlandske skibsfart:

	Antal skibe.	Tons drægtighed.	Tons bestuvning.
Indgaaede fra udenrigske steder	146	14 582	13 707
hvoraf fra Norge	13	397	326
Heri deltog af de forenede rigers skibe.	99	11 535	
Udgaaede til udenrigske steder	126	13 068	1 290
hvoraf fra Norge	67	7 782	135
Heri deltog af de forenede rigers skibe.	96	11 284	

Fragterne fra og til udlandet har været usædvanlig høje i aarets første 9 maaneder, og skibene maa have gjort glimrende forretninger. I de sidste 3 maaneder faldt fragterne dog rask igjen og stod ved aarets udgang betydelig lavere end normalt paa denne aarstid.

Kommunikationer. I aarets løb blev uddybningen af fjordløbet og af indseilingen til Mariagerfjord fra 12 til 14 fod fuldført. Dette er en vigtig forbedring af beseilingsforholdene, og det maa paaskjønnes, at Hobro—Mariager fælles havnevæsen har ofret saa meget paa denne sag. Bekostningen har været ca. kr. 160 000.00, hvilket efter forholdene er et meget betydeligt beløb.

Ved aarets slutning blev der aabnet en ny jernbane fra Hadsund til Aalborg. Den har en længde af ca. 8 mil og gaar igjennem en frugtbar egn. I Hadsund forventer man, at denne bane vil bevirke en betydelig forøget omsætning af grovere artikler som kul, træ, foderstoffer, mursten etc. ad sjøveien over Hadsund, navnlig da ovennævnte uddybning af fjorden har lettet seiladsen.

Af de i aarets løb ind- og udgaaede skibe har ca. 90 pct. losset og ladet ved cementfabrikerne „Dania“ og Cimbria“.

Af strandinger har der i aarets løb kun været en, nemlig en norsk brig.

Nakskov.

(Vicekonsul E. F. Dan.)

Norske skibe i aaret 1900	23 dr. 5 515 tons
— „ - „ 1899	25 „ 6 787 „

Handelssamkvemmet med Norge og Sverige omfatter her i distriktet hovedsagelig trælast. Sild, som tidligere tilførtes i direkte ladninger fra Norge, kommer, efter at den regelmæssige ugentlige dampskibsfart fra norske havne paa Kjøbenhavn er indført, nu hovedsagelig over Kjøbenhavn.

De høje priser paa trælast i forbindelse med de vanskeligere pengeforhold, har indskrænket bygningsvirksomheden, der endnu for aaret 1901 synes at blive væsentlig hæmmet. Medvirkende aarsag hertil er ogsaa arbeidersammenslutninger, der har presset arbejdslønnen op og arbejdstiden ned, saa at byggeforetagender, som ellers kunde være lyst og trang til, maa opgives som for dyre og urentable.

Udførselsartikler herfra er hvede, som særlig er afskibet til svenske havne, og byg, som her i egnen avles i særlig fin kvalitet til malteribrug, og konkurrerer i anvendelsen med de langt dyrere sorter fra Saaleegnene og Bøhmen. Egnens hovedprodukter smør og flesk gaar udelukkende til England.

Sjøfarten herpaa er ret anseelig, men de norske og svenske skibes deltagelse i fragtfarten her er gaaet noget tilbage i de senere aar. Ladningerne, som de norske og svenske skibe har bragt hertil, har overveiende bestaaet af trælast og kalksten, kul og foderstoffer fra fremmede havne. For udgaaende har ladningerne bestaaet i kornvarer til svenske havne, men en stor del af skibene er gaaet tomme herfra.

Fragtmarkedet her betjenes hovedsagelig af danske, svenske og norske skibe. I de senere aar har der udviklet sig en pramtrafik fra Hamburg gjennem Nord-Østersjøkanalen, som har taget transporten af amerikanske varer over Hamburg hertil billigere, end direkte ladninger kan fragtes til mindre havne. Dette gjælder særlig mais og bomuldsfrøskager, hvoraf store kvanta forbruges her.

Nakskov havn og seilløbet igjennem fjorden har en vanddybde af 14 engelske fod. En uddybning til 16 à 18 fod forestaar, men vil endnu ikke i dette aar — 1901 — komme til udførelse.

I bropenge er der iaar indført en nedsættelse, saaledes for tømmer og bord 10 pct.

Strandinger paa Lollands sydkyst synes at være blevet mere almindelige, efterat Nord-Østersjøkanalen er aabnet og seiladsen denne vei forøget.

Næringsveie. Af større industrivirksomheder her er sukkerfabriken, der i kampagnen beskjæftiger en mængde mennesker, og hele sommeren giver megen beskæftigelse paa det ca. 5 000 tdr. land store areal, der aarlig dyrkes her med sukkerroer. Landets egen arbejdskraft er ikke tilstrækkelig til pasningen af disse roearealer, og der kommer derfor hver sommer flere hundrede svenske piger, enkeltvis ogsaa drenge, her til egnen for at hjælpe til med dette arbejde. De svenske tjenestefolk bliver behandlet godt og tjener gode penge og kommer ofte igjen sommer efter sommer hos de samme folk. Hvor der har været klage over behandlingen eller afregningen, har vicekonsulatet her taget sig af folkene.

Her findes et stort mølleetablissement, som udfører meget mel — hvedemel —, dog ikke mere til de forenede riger, efterat toldbeskyttelsen hindrer det.

Kommunikationsvæsenet er tilfredsstillende, idet her foruden de regelmæssige dampere paa Kjøbenhavn findes 2 gange maanedlig turdamper til Newcastle on Tyne, en gang ugentlig til Lübeck og Svendborg—Aarhus foruden den daglige baad til Langeland.

Jernbaneforbindelse haves til de andre byer paa øen og til Nykjøbing—Falster, hvor statsbanedriften begynder og fører personer og gods saavel syd paa som nord paa. En del tømmer kommer med jernbanen fra Sverige via Helsingborg — Helsingør i direkte vognladninger.

Et lokalt telefonselskab har sterk udbredelse over hele øen og nabøen Falster.

Statstelefonforbindelse haves, og postruterne er udviklede.

Udover den indvandring, der finder sted hver sommer af markarbejdere, der atter drager hjem mod vinteren, sker ingen folkevandring hertil eller herfra.

Kreatursygdomme. Her i den nærmeste egn har ikke været kreaturepidemier eller smitsomme sygdomme blandt svinene, men i den østlige del af øen har der gjentagne gange været tilfælde, som har foranlediget øen afspærret. Her udføres imidlertid ingen levende svin, — alt hvad der produceres, gaar i slagtet tilstand under dyrlægekontrol til England. De danske autoriteter lukker for al frekvens af levende dyr, saasnart der er den mindste grund til mistanke for smitte.

Befolkningens sundhedstilstand er udmerket.

Nyborg.

(Vice-konsul A. Birch.)

Norske skibe i aaret 1900	18 dr. 9 928 tons
— " " 1899	5 " 2 268 "

Da oplysningen muligvis kan have interesse for norske og svenske trælast-exportører, specielt for disses organisationer, meddeles, at de danske trælast-importører i de senere aar til vern om fælles interesser har organiseret sig i følgende foreninger:

1. Tømmerhandlerforeningen i Kjøbenhavn, formand: grosserer Karl N. Fredriksen, Kjøbenhavn.
2. Foreningen af trælasthandlere for Sjælland udenfor Kjøbenhavn samt Lolland og Falster, formand: grosserer N. Schaldemose, Ringsted.
3. Foreningen af trælasthandlere paa Fyen og omliggende øer, formand: vicekonsul A. Birch.
4. Foreningen af sydtyske trælasthandlere, formand: grosserer S. I. Krag, Horsens,

hvilke foreninger alle er indesluttet i: „Fællesforeningen af danske trælast-handlerforeninger“ med en for samtlige landsdele sammensat bestyrelse, hvis forretningsudvalg er:

Grosserer Karl N. Fredriksen, Kjøbenhavn, formand,
Direktør Carl Bayer, Randers,
Vicekonsul A. Birch, Nyborg.

Nykjøbing, F.

(Vicekonsul P. Sørensen.)

Norske skibe i aaret 1900	11 dr 6 325 tons
— " " 1899	10 " 2 844 "

Kørnhøsten paa øen Falster har gennemgaaende været ret god, nærmest en god middelhøst.

Handelen. Af importartikler fra de forenede riger er trælast fra Sverige den væsentligste. Grunden til, at Danmark ikke kan faa bedre marked for hvede i de forenede riger, maa søges i den tyske exportpræmie, som ogsaa foranlediger export af hvede til Danmark.

Skibsfart. Aaret viser imod 1899 en fremgang i skibsfarten.

Af andre nationers skibe, som søger havnen, er det særlig engelske og

tyiske i kulfart og med mais fra Amerika, men efter pladsens størrelse maa man sige, at Norges og Sveriges skibsfart har været forholdsvis godt repræsenteret.

Af strandinger er der skeet 2, hvoraf udenfor distriktet en svensk skonerter, hvis fører forlangte nærværelse af vicekonsulen under sjøretsmøderne.

Af smitsomme sygdomme blandt husdyrene er paa Lolland forekommet mund- og klovesyge; øen er straks blevet afspærret fra Falster og sygdommene forholdsvis hurtigt hævede.

Havneforholdene. Nykjøbing F. havn er tilgængelig for skibe af dybgaaende 18 eng. fod, men havnebestyrelsen har under overveielse at uddybe seiløb og havn til 20 danske fod, ligesom forskellige andre forbedringer, udvidelse af bolverker og banespor er forestaaende.

Et forhold, som ganske vist ikke direkte henhører under mit vicekonsulat, tror jeg dog at burde henlede opmærksomheden paa, nemlig ruten fra Keiser Wilhelmkanalen til Østersjøen og omvendt. Der er nemlig i de senere aar forefaldt et ret betydeligt antal strandinger, særlig af større dampere, under Sydlolland, hvilket har foranlediget mig til at søge nærmere oplysninger om den mulige anledning hertil, og efter sagkyndig udtalelse er der en meget sterk og uregelmæssig strømsætning, hvorfor det tilraades skibsførerne at holde sig saa nær som muligt ind under øen Fehmern, hvor der findes fyr, hvorved faren for grundstødning paa dansk territorium betydelig vil formindskes.

De østgaaende skibe er mest udsatte for grundstødninger; dog vil et kraftigt fyr paa Lollands sjøside, Hyllekrog, formindske faren noget.

Næstved.

(Vicekonsul F. V. Sabra.)

Norske skibe i aaret 1900	24 dr.	4 614 tons
— „ - „ 1899	19 „	3 600 „

Handelsforbindelsen med de forenede riger bestaar saa godt som udelukkende i import fra disse lande, og maa som hovedindførselsartikel nævnes trælast og træmasse.

Transporten af denne vare besørjes af skibe tildels i fast fart; disse har dog sjelden fragtleilighed tilbage direkte fra Næstved vicekonsulatdistrikt, men gaar ofte til Faxe for der at indtage kalksten som returlast.

Havne- og bropenge i Karrebæksminde, udhavnen til Næstved, er yderst lave og er i de sidste aar ikke undergaaet nogen forandring.

For tiden er en ny stor havn med 20 fod vand under bygning ved Karrebæksminde, og man forventer, naar denne om ca. 1 aar skal aabnes, en ganske betydelig forøget trafik, idet tilfældet nu er, at mange ladninger, bestemte til Næstved, paa grund af den nuværende mindre gode havn med kun

12 fod vand gaar til Kjøge eller Masnedsund og losses der, hvorefter varerne pr. bane føres til Næstved.

Forbindelsen Karrebæksminde—Næstved ad Susaaen bliver for tiden underkastet betydelige forbedringer, ligesom den ved havnebane faar forbindelse med statsbanerne.

Odense.

(Vicekonsul L. Muus.)

Norske skibe i aaret 1900	91 dr. 22 154 tons
— ” — ” 1899	82 ” 20 501 ”

Landbruget. Om høstudbyttet end gennemgaaende var temmelig lidet, blev eftergræsningen bedre, ja enkelte steder endog rigelig, begunstiget af det milde og fugtige veir i eftersommer og efteraar.

Engene led en del af kulden i mai, men udbyttet blev tilfredsstillende.

Hveden har givet en god middelshøst, nemlig 15.9 fold. Rugen har givet et lignende resultat, nemlig 14.1 fold. Bygget 2/r. har givet 13.1 fold, men det har lidt en del i det varme fugtige sommerveir, der bringer straaet til at gaa i leie og forringer maltbyggets udseende, idet det bliver mørkt af farve og mindre sælgeligt. Priserne iaar er derfor ogsaa ca. 100 øre under priserne ifjor. 6/r. byg dyrkes kun lidet. Det har givet 12.1 fold. Havren har ligeledes givet en middelsafgrøde nemlig 16 fold. Blandsæden har været meget forskjellig, den er lidt under en middelshøst, nemlig 14.8 fold.

Med hensyn til kvalitetsvekten stiller forholdene sig saaledes i gennemsnit for Fyen: Hvede 130 holl. $\mathcal{H}$, rug 122 holl. $\mathcal{H}$, byg 2/r. 113 holl. $\mathcal{H}$, byg 6/r. 108 holl. $\mathcal{H}$, havre 82 holl. $\mathcal{H}$.

Med den avlede sædmængde kunde man være godt tilfreds, naar plot priserne var noget bedre, men de er for lave og foderstofpriserne meget høje. Erter kan kun noteres som under middelshøst.

Roeerne har givet et usedvanligt godt udbytte.

Sukkerroer gav pr. td. land 353.9 centner i gennemsnit.

Runkelroer — ” — 345.2 tdr. — ” —

Gulerødder — ” — 265 ” — ” —

Poteter — ” — 65 ” — ” —

Husdyrenes sundhedstilstand har gennemgaaende været god, ligesom kjørenes melkeydelse maa kaldes tilfredsstillende, naar hensyn tages til de foderforhold, man har kunnet byde sommeren igennem.

Arbeidsdriften klages der vedvarende over, arbejdslønnen er stigende. Melkepiger faar nu indtil 230 kr. og røgttere indtil 400 kr. aarlig.

Saanningen af vintersæden sinkedes endel af regnen, saa der blev først

almindelig saaset sidst i september, men det milde veir hjalp den frem, saa den maa siges at staa fortrinlig.

Priserne paa kreaturer og heste har været ganske gode. Heste er betalt med 6 à 800 kr., kør med 160 à 200 kr.

De høie svinepriser hører til aarets lyspunkter. Af frugt er der avlet en mængde, særlig æbler og pærer, som omhyggelig nedplukkedes og har givet en god indtægt.

Aaret maa trods de lave kornpriser og den lille høavl dog betegnes som værende ganske godt for landmanden, da svine- og kreaturpriserne har været ham gunstige.

Industri og haandverk har ikke havt for gode vilkaar at arbeide under. Lidet arbeide, dyre penge, dyre kul og raamaterialier har ikke været heldige faktorer at arbeide med; dertil kommer de urolige arbejdsforhold, som gjør, at kapitalen kun forsigtig vover sig frem. Her i Odense findes store klædes- og bomuldsspinderier samt større maskin- og jernstøberier.

Odense havn og kanal er besluttet uddybet til 19 fod, eventuelt 22 fod, og de værste krumninger i kanalen vil blive rettet, hvilket ventelig vil forøge den alt betydelige skibsfart paa Odense.

Handelen. Hovedindførselen falder paa blandt andet:

Glas og glasvarer, stentøi, fajance,	
porcelæn	413 000 ₧
Kaffe	808 400 „
Olje	1 353 500 „
Stenkul og kokes	166 684 500 „
Uforarbejdet tømmer og træ	74 727 kbf.
Saltsten	3 506 000 ₧
Salt	1 295 500 „
Sukker, sirup og melasse	965 000 „
Metalvarer, alle slags	5 347 400 „

Der udførtes sjøværts til udlandet blandt andet:

Flesk	2 644 800 ₧
Smør	47 661 tdr.
Æg	4 822 000 ₧

Skibsfart. Odenses handelsflaade bestod den 31te december af 9 dampskibe dr. 243 tons, 213 hestekræfter, 63 seilskibe dr. 3 885 tons.

Fra ndlandet indklareredes i aaret 1900 600 damp- og seilskibe med 73 024 tons gods, deraf 92 norske med 22 432 tons gods.

Til udlandet udklareredes 523 damp- og seilskibe med 11 847 tons gods.

I indenrigs fart indkom 393 skibe med 25 968 tons og udgik 532 med 7 671 tons.

Randers.

(Visekonsul J. Abildgaard.)

Norske skibe i aaret 1900	. . .	58 dr. 12 117 tons
— " - " 1899	. . .	54 " 7 878 "

Handelen. Der er indført i aaret 1900 6 333 læst tømmer og træ, 39 286 kbf. tømmer og træ.

Skibsfart. Af skibe indkomne til Randers fra udlandet kom:

14 skibe fra Norge		dr. 515 tons
124 — " Sverige		" 6 118 "
33 — " Rusland		" 6 897 "
Ialt indkom 378 skibe	dr. 38 263 tons.	

Af skibe udklarerede herfra til udlandet gik:

35 skibe til England		dr. 9 423 reg.-tons
39 — " Tyskland		" 5 742 —
57 — " Norge		" 10 339 —
204 — " Sverige		" 15 503 —
10 — " Rusland		" 2 051 —

Ialt kom 346 skibe dr. 43 114 reg.-tons.

Frugtmarkedet. Der er ankommet 129 svenske skibe dr. 13 481 tons og 152 644 kr. fragt (hvilket udgjør af den samlede import 30.93 pct.), 58 norske skibe dr. 12 117 tons og 140 989 kr. fragt (hvilket udgjør af den samlede import 27.87 pct.) Ialt 187 skibe dr. 25 598 tons og 293 633 kr. fragt = kr. 11.47 pr. ton i fragt mod i 1899 165 skibe dr. 20 281 tons og 214 288 kr. i fragt = kr. 10.56 pr. ton i fragt, altsaa en fremgang for aaret 1900 af kr. 0.91 pr. ton fragt.

Randers fjord er uddybet til 15 fod og uddybningsarbeidet fortsættes fremdeles.

Byen har opført et stort havnepakhus, der er tidsmæssigt indrettet og har moderate takster.

Havnens bolverker er forøgede til ca. 4 000 løbende fod med gode havnepladse.

Det er vedtaget, at der skal anlægges en jernbane fra Randers via Langaa til Silkeborg, som sikkert vil forøge trafikken paa Randers.

Fra 1ste november til december 1900 var her lokal arbejdsmandsstreike, der foraarsagede, at flere skibe blev dirigerede til andre lossepladse.

Ringkjøbing.

(Vicekonsul Chr. Høy.)

Handelen. Den direkte forretning mellem Sverige og herværende distrikt kan betragtes som fremadgaaende, idet dampfærgerne Helsingborg—Helsingør og København—Malmö har bevirket, at de gennemgaaende lave jernbane-fragter er fordelagtigere end tidligere import over Aarhus eller Struer med skibe for trælast fra Sydsveriges vedkommende, medens norrlandsk trælast som tidligere importeres via Aarhus.

Trælastforretninger med Norge, der finder sted over Struer, var i sidste aar mindre betydelig paa grund af de høje priser.

Nogen fremgang i omsætningen kan neppe ventes for tiden, da den høje rente gjør det umuligt at bygge med fordel.

Seiladsen paa Ringkjøbing fjord er fremdeles paa grund af udløbets tilsanding umulig, og sandpumperen, som arbejder paa at frembringe et brugbart seilløb, vil ventelig have endnu et par aar nødig, før dette er i orden.

Ringkjøbing by havde ventet sig en forbedring i disse forhold anbefalet af den nedsatte havnekommission for vestkysten, men foreløbig udtalte denne sig kun for et baadleie ved udløbet (Nymydegab).

Fiskeriet her paa kysten er ikke undergaaet nogen væsentlig forandring; der er hjemmehørende 49 baade med fra 4 til 6 mands besætning. Resultatet af havfiskeriet er daarligt. Aalefiskeriet i Ringkjøbing og Stadil fjorde anslaaes til 500 000 *Æ*, der exporteres til England.

Distriktets produkter af smør, flesk og kjød udføres til England, medens heste, kvæg, fisk, kjød, huder og skind udføres til Tyskland.

Sundhedstilstanden blandt egnens kreaturer er tilfredsstillende, og ingen smitsomme sygdomme tilstede.

Ingen af de forenede rigers skibe strandede her paa kysten i det forløbne aar.

Rudkjøbing.

(Vicekonsul E. Petersen.)

Norske skibe i aaret 1900	3 dr. 525 tons
— " " 1899	4 " 732 "

Høsten har iaar været god, kvaliteten knapt saa smuk som ifjor, men bygget har desuagtet vist sig at være en mere spiredygtig og god maltvare.

Seilløbet til herværende havn er afvigte aar blevet betydelig forbedret, idet Rifbjerggrunden er blevet gennemgravet med et seilløb af 13 fods dybde, og der er paa sjø og ved havnen anbragt ledefyr, saaledes at seiladsen herpaa nu foregaar saavel ved nat som ved dag.

Rønne.

(Vicekonsul B. Lyngberg.)

Norske skibe i aaret 1900	16 dr. 2 769 tons
— " " 1899	10 " 2 525 "

I det forløbne aar kan ikke siges, at der her i distriktet er foregaaet nogen forandringer, som er af betydning for de forenede riger.

Skibsfart. Den norske og svenske skibsfart har været i fremgang her, og denne kommer absolut i første række, dernæst følger finsk-russisk.

Den betydelige mængde af de forenede rigers undersaatte maa siges at blive bedre og bedre stillede her.

Kommunikationsvæsen. Den 12te december 1900 aabnedes den første jernbane paa Bornholm, som gaar fra Rønne til Nexø med sidespor til skoven Almindingen, der ligger smukt midt paa øen.

Skagen.

(Vicekonsul C. Fabricius.)

Norske skibe i aaret 1899	1 dr. 21 tons
-------------------------------------	---------------

Fiskeriforholdene synes at undergaa nogen forandring, idet det hidtil meget rige rødspættefiske omkring Skagen viser en sterk tilbagegang, af hvilken grund man har sin opmærksomhed henvendt paa andre fiskerier, som der bydes rig leilighed til. Torskefisket er uforandret godt og udnyttes særlig af svenske fiskere fra Bohuslän, men ogsaa sild er ifjor fisket under Skagen af svenske fiskere, der ligeledes driver en del makrelfangst.

Det er disse ret lønnende fiskerier, der under den nuværende tilbagegang i rødspættefiskeriet har henledet de danske fiskeres opmærksomhed paa sig, idet man anser det for nødvendigt at foretage en gennemgribende driftsforandring paa fiskeriets omraade, og da dette kun kan ske ved benyttelse af sjøgaaende dæksfartøier, har man fra Skagen reist kravet paa at faa anlagt en havn, der efter den af havnekommissionen afgivne betænkning synes at have udsigt til snarlig virkeliggjørelse.

Iagttagelser iaar har vist, at der omkring Skagen foregaar meget betydelige vandringer af sild og makrel, og alt tyder paa, at et stort sjøgaaende fiskeri, drevet med en havn ved Skagen som støttepunkt, vil lykkes fortrinlig.

Skive.

(Vicekonsul Alb. Dige.)

Norske skibe i aaret 1900	19 dr. 866 tons
— „ i „ 1899	21 „ 749 „

Havne- og brotaksterne vil i 1900—1905 forblive uforandrede. Det eneste, der i den nærmeste fremtid kan have interesse for skibsfarten her paa Skive, er hvad jeg alt før har fremhævet, at havnen iaar skal ombygges, forstørres og uddybes fra 8½ fod til 13 fod.

Skive og omegns import af norske produkter er langt overveiende eller rettere udelukkende trælast. Her maa dog bemerkes, at det synes, som om Norges export hertil i de senere aar er gaaet lidt efter lidt ned. Grunden hertil maa vist søges i den norske trælasts daarlige behugst og ringere kvalitet end den svenskes og dernæst de danske skoges stedse tiltagende produktion.

Betingelserne for norske og svenske fartøiers konkurrence med danske er de samme som tidligere, og det viser sig, at de er fuldt ud konkurrencedygtige.

Stege.

(Vicekonsul H. Carøe.)

Norske skibe i aaret 1900	9 dr. 1 653 tons
— „ - „ 1899	12 „ 1 578 „

Med hensyn til importen fra de forenede riger hertil øen bestaar denne jo væsentligst af tømmer og bord, hvoraf der i aaret 1900 er indført for ca. 49 900 kr. mod i aaret 1899 for ca. 37 400 kr. Fra andre lande indføres ingen trælast.

Af de vigtigere varer indførtes fra udlandet:

Stenkul . . . i aaret 1900	24 885 185 t	i aaret 1899	24 150 471 t
Metaller, alle			
slags . . . — „ —	37 728 „	— „ —	18 459 „
Oljer . . . — „ —	100 448 „	— „ —	67 330 „

Tømmer af furu				
og gran . .	i aaret 1900	169 kmst.	i aaret 1899	302 kmst.
Tømmer . .	— „ —	13 197 kbf.	— „ —	12 363 kbf.
Bord, høvlede				
og pløiede .	— „ —	16 654 „	— „ —	9 360 „

Til udenrigske steder udførtes:

Til Norge byg i aaret 1900 intet, i aaret 1899 4 350 tdr.

„ Sverige hvede i aaret 1900 3 453 tdr., i aaret 1899 2 671 tdr.

Fragtmarkedet har i det forløbne aar været godt; der er f. eks. for kul fra skotske havne betalt indtil £ 12. 0. 0 pr. keel til Stege.

Der er 14 fod vand til Koster Kallehave, derfra til Stege er der 10 fod. I dette aar vil farvandet fra Koster Kallehave til Stege blive opmudret til 12¹/₂ fod, hvilket jo vil lette seiladsen herpaa i høi grad.

Aktieselskabet „De danske sukkerfabriker“ har en fabrik her, hvilket foranlediger større indførsel af kalksten, desuden af kul, kokes, hvedeklid etc. og udførsel af sukker og melassefoder.

Ved siden af sukker er vore vigtigste udførselsartikler smør, hvede og byg.

Sidste aars høst var for øens vedkommende en god middelshøst.

Her findes et vel udviklet telefonnet over hele øen, og vi har nu ogsaa faaet statstelefon.

Svendborg.

(Vicekonsul L. v. d. Hude.)

Norske skibe i aaret 1900	25 dr.	6 382 tons
— „ - „ 1899	26 „	10 084 „

Thisted.

(Vicekonsul J. Johnsen.)

Norske skibe i aaret 1900	24 dr.	640 tons
— „ - „ 1899	44 „	1 209 „

De herværende havneforhold vil i en nær fremtid undergaa en forandring, idet det, efterat Limfjorden ved statens foranstaltning paa flere steder

er blevet uddybet, er besluttet at søge seilløbet og havnen ved Thisted uddybet indtil 13 fod. Denne uddybning vil antagelig blive foretaget i løbet af indeværende aar, og havnen vil derefter kunne besejles af betydelig større skibe end hidtil, idet havnens dybde for tiden kun er 10 à 11 fod. Havne- og skibsafgifterne her paa pladsen er ikke undergaaet nogen forandring.

Hvad angaar indførselen fra Norge og Sverige hertil, da indskrænker denne sig næsten udelukkende til trælast, og afsætningen heraf vil neppe blive stor i indeværende aar, da der er stilstand i byggeforetagenderne.

Frakterne synes her paa pladsen nu at have en noget nedadgaaende tendens.

Vejle.

(Vicekonsul A. Thisted.)

Norske skibe i aaret 1900	21 dr. 9 141 tons
— " " 1899	24 " 5 687 "

Høsten for det forløbne aar viste sig at være en god middelshøst, og udsigterne for indeværende aars høst er gode.

Foruden den norske og svenske skibsfart paa Danmark er der til Vejle i aaret 1900 indkommet 248 skibe dr. 25 205 tons. Iøvrigt deltager i fragtfarten paa Vejle ikke blot danske, men ogsaa i stor udstrækning tyske skibe, endvidere russiske og engelske samt ogsaa hollandske og belgiske skibe.

Vareindførselen fra udlandet:

	1900.	1899.
Stenkul og kokes	54 401 578 $\mathcal{R}$	61 436 844 $\mathcal{R}$
Jern og staal	1 759 119 "	2 108 279 "
Olje og petroleum	913 922 "	962 885 "
Risengryn og risemel	284 982 "	252 739 "
Salt	250 364 "	137 841 "
Sukker	341 147 "	245 889 "
Kaffe	159 004 "	121 397 "
Tømmer og træ	2 622 kmlst.	4 461 kmlst.
Byg	624 730 $\mathcal{R}$	2 113 186 $\mathcal{R}$
Hvede	12 486 278 "	12 162 944 "
Rug	4 087 190 "	3 771 010 "
Havre	1 741 280 "	775 008 "
Mais	18 162 292 "	18 248 036 "
Erter	264 902 "	77 200 "
Boghvedegryn	187 200 "	106 800 "
Poteter og potetemel	224 434 "	257 296 "
Klid	1 411 744 "	1 714 864 "

	1900.	1899.
Oljekager	5 716 764 ₧	5 089 374 ₧
Raa bomuld	2 896 800 „	3 083 227 „
Oleomargarine og fedt	2 822 588 „	2 135 597 „
Rujern	5 332 751 „	4 884 026 „

Vejle bys sterke udvikling i de senere aar har medført, at vareindførselen har været i jevn stigning, idet befolkningens større forbrugsevne har nødvendiggjort en større vareimport, hvoraf en del altid vil falde paa udlandet. Hvad det forløbne aar angaar, har byens stillestaaen med hensyn til udvikling i forbindelse med, at der paa mange omraader har fundet en mindre virksomhed sted end aaret forud, influeret nedadgaende paa vareindførselen fra udlandet, og indførselstolden er saaledes gaaet ca. 14 800 kr. ned. Op- eller nedgang i indførselen af enkelte vigtige varer som kaffe, ris, sukker o. l. giver ikke nogen basis for et stigende eller faldende forbrug, idet forskjellen som oftest hidrører fra, hvorvidt de handlende i sine forretningsforbindelser har søgt det indenlandske eller det udenlandske marked, og navnlig fra Kjøbenhavn indføres en mængde der fortoldede varer.

At derimod indførselen af trælast er gaaet ca. 2 200 kmst. ned, er en rimelig følge af, at byggevirksomheden pludselig gik ned til et minimum, og hvad den betydelige nedgang i kulimporten angaar, har de høie kulpriser sikkert skylden herfor, idet forbrugerne har afventet en dalen i disse og derfor forsynet sig efterhaanden istedetfor som ellers sedvanligt for hele vinteren.

Seet som et hele afhænger aarets tilsyneladende nedgang i indførselen fra udlandet maaske ogsaa af tilfældigt indgribende omstændigheder, der hæves under normale forhold, og en nedgang som i aaret 1900 er sikkert kun forbidaende.

Vareudførselen til udlandet: 4 060 700 ₧ fleck, 1 355 253 ₧ smør, 759 900 ₧ æg.

Vejle havn og indseilingen dertil er nu uddybet til 18 fod, og der er slaaet en del nye bolverker og anbragt et lededyr, saaledes at havnen herefter ogsaa vil kunne beseiles om natten.

Island.

Aaret 1900 maa for Islands vedkommende i det hele betegnes som nogenlunde godt, selv om det for enkelte landsdele paa Østlandet, hvor udbyttet af fiskerierne kun var middelmaadigt, var temmelig ugunstigt.

Landbruget arbejdede under heldige vilkaar, idet høhøsten var rigelig, enkelte steder endog udmerket, og faareavlen gav godt udbytte. Der ud-

førtes adskilligt mere af levende faar end i de nærmest foregaaende aar, og priserne, saavel for levende faar som for kjød til export, var ret gode.

Der betaltes for levende faar priser paa omkring 15 kr. for 2 aars beder.

Af levende faar exporteredes ca. 30 000 stkr., deraf til Liverpool 24 745 stkr.

Af saltet faarekjød ca. 9 000 tdr.

Desuden udførtes af heste ca. 3 000 stkr.

Exporten af faar og heste var hovedsagelig til England.

Atter i aaret 1900 udførtes dog en damperladning levende faar til Kristiania, ialt 1 400 stkr.

Det skal bemærkes, at der for tiden arbeides paa forsøgsvis at exportere faar til Sverige, og hvis de islandske faar vinder bifald der, kan Sverige vistnok blive af betydning for denne export. Dertil kunde ogsaa den paatænkte Halmstadroute bidrage endel.

Endel islandsk uld er exporteret til Norge med direkte dampere, antagelig 20—25 000 kg., og ret betydeligt af denne vare er via Kjøbenhavn udført til fabriker i Sverige.

Fiskerierne er og bliver jo Islands vigtigste næringskilde og først og fremst torskefiskeriet. Medens dette paa Syd- og Vestlandet gav overordentlig godt udbytte, kan det samme ikke siges om Øst- og Nordlandet, hvor udbyttet var betydelig under et middelsaars. Priserne var ret gunstige, men dalede betydelig i slutningen af sæsonen, særlig for Spanieladningers vedkommende.

Medens der i maanederne juli—oktober betaltes for spansk sorteret klipfisk indtil rmk. 76 pr. 160 kg. f. o. b., dalede prisen i november—december til rmk. 57—58.

Den samlede export af klipfisk fra Island i aaret 1900 var ca. 75 000 skpd. (à 320 pd. = 160 kg.).

Heraf til Danmark	22 000 skpd.
— „ Storbritannien	17 000 „
— „ Spanien	15 000 „
— „ Italien	12 000 „
— „ Norge	9 000 „

Paa Syd- og Vestlandet er der i aarets løb anskaffet en del kuttere, og torskefiskeriet gaar der mere og mere over til at blive havfiskeri. I den retning staar Øst- og Nordlandet endnu langt tilbage.

De ifjor omtalte forsøg paa fiskeri med dampskibe gav desværre yderst slette resultater, og de 4 dampfiskeri-entrepriser, der var startede, ophører nu, idet selskaberne, der har lidt store tab, foretrækker at likvidere.

Fire islandske fiskedampere, der alle var byggede for et par aar siden, er solgt til Norge, hvor dampskibsfiskeriet har ganske andre chancer for at betale sig end paa Island, hvor fangsten ikke kan omsættes fersk, men fisken maa tilvirknes til klipfisk. Endel af skylden for dette uheldige resultat ligger dog vistnok i, at de danske førere ikke er egnede til at drive fiskeri saa godt som nordmændene.

Sildefiskeriet gav godt udbytte der, hvor det foregik, nemlig i Rødefjord, Eskefjord og Faskrudsfjord paa Østlandet og Øfjord paa Nordlandet; thi uagtet det opfiskede kvantum kun var ringe, var priserne til gjengæld overordentlig gunstige. Dette fiskeri foregik indenfjords, væsentlig med not. Kun paa Øfjord drives garnfiskeri i nogen større stil.

Et meget interessant forsøg med drivgarnsfiskeri med dampskibe efter sild ved Island foretages af firmaet Ths. S. Falck i Stavanger med to dampskibe s/s „Bremnes“ og s/s „Albatros“. Dette forsøg vil, saavidt vides, blive fortsat iaar.

Der udførtes i aarets løb af saltet sild ialt ca. 18 000 tdr., deraf til Norge 11 000 tdr., hvoraf 8 265 tdr. til Bergen, og resten til Danmark.

Ogsaa havkalvefiskeriet, der drives med dæksfartøier, hovedsagelig fra Øfjord og Siglufjord, gav godt udbytte.

Beseilingen af Island besørgeres nu mest af dampere, og endel norske skibe finder lønnende beskæftigelse i denne fart, væsentlig i maanedsbefragtning.

Angaaende exporten fra Danmark til Island i aaret 1900 meddeles, at den er en del større end i 1899. Om exporten fra Island til Danmark henvises til følgende tabel:

	1899.	1900.
1. Levende dyr:		
Heste st.	279	87
2. Madvarer af dyr.		
Kjød af faar kg.	201 850	577 900
Do. af andre dyr samt alle slags af pølser, tun- ger o. l. „	—	12 750
Smør „	1 350	3 600
Fisk, fersk „	800	2 100
Sild, saltet „	120 650	1 063 550
Anden tør og saltet fisk „	2 533 850	2 536 100
Ansjos „	10 000	62 050
7. Spindestoffe:		
Uld „	458 450	313 800

	1899.	1900.
10. Haar, fjær, skind, ben, horn og andre dy- riske stoffe:		
Huder og skind, uberedte	kg. 247 700	342 200
12. Talg, olje og lignende fede stoffe:		
Talg	” 2 100	79 700
Tran	” 737 750	1 044 450

Hvormeget transitgods der er gaaet fra Sverige over Kjøbenhavn, er det desværre umuligt at kunne konstatere. En rute Halmstad—Kjøbenhavn—Island er paatænkt, og den samlede handels- og skibsfartskommission foreslaar eventuelt en del lettelser for gømedet.

Der er nu omsider haab om, at en del fyre skal bygges paa Island, hvortil der højlig trænges, idet der kun findes et eneste fyr, nemlig paa Cap Reykjanes. Det danske fyrvæsen har ladet foretage undersøgelse, og anlæg af et fyr paa østkysten og et paa nordkysten vil sikkert komme i nær fremtid. Derimod synes det desværre at have lange udsigter med telegrafforbindelsen til Island, hvilken baade i meteorologisk og kommerciel henseende vil blive af den allerstørste betydning. Der er ingen tvil om, at Island rummer store fremtidsmuligheder, væsentlig paa grund af fiskerigdommen i havet, men en vigtig betingelse for at kunne komme med, er, at en telegrafforbindelse kommer istand.

Den islandske handelsflaade

var 1ste januar 1901	. 32 dampskibe dr. 2 300 reg.-tons
	99 seilskibe „ 4 300 —

Disse tal viser nogen forøgelse i sammenligning med forholdet i marts 1899, især for seilskibenes (fiskerflaadens) vedkommende. Da var flaaden:

32 dampskibe dr. 2 213 reg.-tons
83 seilskibe „ 3 894 —

Lovgivningen. Af i aaret 1900 for Islands vedkommende nymanerede love maa anføres:

Lov om oprettelsen af en hypotekafdeling af landsbanken i Reykjavik, den 12te januar 1900.

Lov om oprettelse af Islands dyrkningsfond, den 2den marts 1900.

Foreløbig lov for Island angaaende forholdsregler sigtende til ordningen af fiskeripolitiet i Nordsjøen, den 2de marts 1900, traadte i kraft den 1ste

juli 1900 og vedbliver indtil det tidspunkt, da overenskomsten i Haag den 6te mai 1882 angaaende ordningen af fiskeripolitiet i Nordsjøen udenfor sjøterritorierne maatte bortfalde, samt

lov om forberedelse til og anlæg af en klædefabrik paa Island, den 21de juni 1900.

Af vicekonsulernes indberetninger skal man tillade sig at meddele følgende udtog.

Reykjavik.

Landboforholdene har i flere aar været underkastede mange hæmmende forhold. Saaledes har exporten af levende faar til England i nogle aar omtrent været ophørt, og dette har været til stor skade for denne stands økonomiske udvikling. Priserne paa landsprodukter, særlig for hovedartiklens vedkommende, uld, har i flere aar været meget lave. Disse forhold i forbindelse med vanskeligheder med at skaffe penge til driften, mangel paa fagkundskab samt foretagsomhed, har tilsammen bevirket en stansning i udviklingen. Hertil kom saa, at da bønderne ikke saa sig istand til at betale arbejdskraften tilfredsstillende lønninger, søgte den unge arbejdsdygtige befolkning ned til sjøstæderne for der at skaffe sig en mere lønnende virksomhed ved forhyring paa fiskefartøier. I det forgangne aar har imidlertid exporten af levende faar atter taget et lidet opsving, ligesom export af heste har været mere livlig end tidligere.

Eskefjord og Seydisfjord.

Naar man ser tilbage paa det forløbne aar, maa det siges at have været et godt middelsaar baade for landbonden og fiskeren. Torskefiskeriet vilde sandsynligvis have været endnu bedre, om ikke veiret havde været saa ustadigt og stormfuldt paa grund af de herskende sydlige og vestlige vinde.

De til torskefiskeriet i de senere aar benyttede dampbaade er nu rimeligvis ude af sagaen, da det har vist sig, at omkostningerne ved driften er for store til, at det kan svare regning at benytte dampere til dette fiskeri, naar fisken saltes.

De høje kulpriser har i dette tilfælde gjort sit til, at disse betydningsfulde forsøg er mislykkede.

Silden kom til Østlandet i slutningen af juli og holdt sig i enkelte fjorde i ca. 3 uger. Der opfiskedes ca. 10 000 tdr. sild af god kvalitet, hvoraf 8 000 tdr. i Eskefjord og Reydarfjord. Gode priser opnaaedes.

I de senere aar har der til sine tider her udenfor kysten været mængder

af hval, hvad nogle antager særlig har sin grund i, at jagten paa hval paa vest- og nordkysten af Island har skræmmet dem fra disse sider af landet.

Et nyt industrielt foretagende er startet i Seydisfjord, idet to nordmænd har oprettet et garveri der.

I det forløbne aar er der udvandret ualmindelig mange til Amerika, lokkede af udsendte agents mindere paalidelige historier om tilstanden derover. Det er en kræftskade for Island, som er alt for fattigt befolket, disse udvandringer, og det var heldigt, om lovgivningsmagten kunde med strenge straffe eller paa anden maade forhindre disse lokkeduers virksomhed.

For dobbelspat af minen ved Helgustad i Reydarfjord er der opnaaet sølvmedalje paa verdensudstillingen i Paris. Denne dobbelspatmine er som bekendt den eneste kjendte i verden.

Akureyri.

Handelsomsætningen og skibsfarten her i distriktet har været lignende som ifjor; der er udført noget mere af klipfisk herfra, da fiskersmakkerne fiskede nok saa godt iaar. Havkalvsfiskeriet var derimod noget mindre.

Landhandelen har været ret livlig. Tilførselen fra udlandet tiltager og produktionen i det hele taget. Til England blev der exporteret herfra alene ca. 7 200 stkr. levende beder, og det viste sig ved salget af disse (i slagte- tilstand), at de ikke udbragte saa meget, som bønderne kunde have solgt dem for til kjøbmænd her paa pladsen til nedsaltning.

Sildefiskeriet begyndte ikke før end i slutningen af oktober; de 4—5 notlag, som var her, fiskede kun ialt ca. 3 000 tdr., og paa garn blev der her i Øfjord fisket ca. 3 500 tdr. sild.

Seiladsen her til pladsen har været lignende som ifjor med dampskibe i fast rute, „Det forenede danske dampskibsselskab“ og grosserer T. E. Tuliens fra Kjøbenhavn samt de norske postskibe „Egil“ og „Vaagen“.

Færøerne.

Da de forenede riger ikke er konsulært repræsenteret paa selve Færøerne, skal jeg tillade mig at hidsætte nogle fra andre kilder hentede oplysninger. At disse omfatter aaret 1899 istedetfor aaret 1900, synes ikke at burde svække interessen, da de ikke forud sees at være indberettede.

Der sees at være god fremgang paa Færøerne for fiskeriets vedkommende. Af fiskeriprodukter blev der i 1899 udført varer til værdi af 1 525 000 kroner mod i aaret 1898 1 076 290 kroner. Klipfiskexporten andrager som sedvanlig til hovedparten eller 7 millioner pund à 18 øre, altsaa en værdi af henved 1.27 million kroner. Det opgives, at denne fremgang skyldes navnlig skibsfiskeriet. Den næst største artikel er tran med udførselsværdi i aaret 1899 af 162 000 kroner.

Af landbrugsprodukter var udførselsen ikke steget i nævneværdig grad. Den androg til en værdi af 91 000 kroner, hvoraf hovedparten udgjorde „islandske“ (færøiske) tøjler og strømper af uld.

Fremmede fiskeskibe med bougliner, som sættes lige under land, er til hinder for færøfiskerne. En nordmand opgives at have været idømt en mulkt af 1 000 kroner for ulovlig hvalfangst under Færøerne. For saadan fangst kræves der ifølge lov af 30te marts 1895, at vedkommende ikke er fremmed, hvorved i loven forståes person, som ikke har fast hjem i det danske monarki.

Den færøiske handelsflåde i marts 1899 88 seilskibe dr. 6 125 tons, i januar 1901 93 seilskibe dr. 7 120 tons.

Endelig maa jeg her henlede opmærksomheden paa de bestræbelser, der er gjorte for fastere at knytte bilandene i nord sammen med Danmark. Der blev sommeren 1900 foretaget et studentertogt derhen m. v.

Med skrivelse af 13de mai 1901 har Hans Majestæts legation i Madrid til udenrigsafdelingen indsendt følgende redegjørelse angaaende behandlingen i spanske havne af den af fartøier medbragte proviant til skibsbrug.

Oversættelse af kgl. dekret af 11te mai 1901 angaaende behandlingen af skibsproviant ved spanske toldboder.

„1. Det skal vedblivende være bestemt, at de artikler, som fartøier af alle slags til skibsbrug kan føre, er saadanne, som ved takst bestemmes i de gjældende toldordonnanters art. 67 uden anden indskrænkning eller andre betingelser med hensyn til nationale eller udenlandske skibe, som kun leilighedsvis berører vore havne, og til dem, som gaar i 3dje klasses fragtfart, end de, som fastsættes i ordonnantsernes art. 70 og punkt 3 i denne kgl. forordning.“

Punkt 2 med tilhørende regler a, b og c samt den dekretet vedføjede tabel for beregningen af provisionernes mængde til skibsbrug vedrører blot nationale skibe.

„3. Hvad angaar nationale og fremmede fartøier, som blot leilighedsvis anløber spanske havne for at lade og losse, og saadanne, som gaar i 3dje klasses fragtfart, da skal følgende bestemmelser efterkommes:

- a. Saasnt indklareringstilladelse er erholdt og ladningens manifest godkendt, skal de provisionsmængder, som skibet fører, for hvilke ingen begrænsning existerer, eftersees, og resultatet af undersøgelsen anmerkes i listen.
- b. Naar dette er gjort, skal der udleveres til kapteinen de fornødne provisioner for forbruget i de dage, skibet efter opgave af kapteinen og told-

bodens erklæring derom skal blive liggende i havnen, idet resten anbringes ombord i separat rum og under forsegling eller ogsaa paa toldboden som depositum under inventariefortegnelse, der undertegnes af kapteinen.

- c. Om skibets ophold i havnen maatte strække sig udover de beregnede dage, skal toldstyrelsen udlevere til kapteinen de provisioner, som ansees fornødne, idet hensyn tages til den tid, skibet maatte forblive liggende i havnen, medens resten af provisionerne paa ny forsegles, og de betræffende anførsler i listen gjøres.
- d. I tilfælde af, at skibet (ligemeget om det kommer med last eller i ballast) gaar til anden spansk havn, skal de fornødne levnetsmidler udleveres til kapteinen under hensyntagen til rejsens varighed — og to dage mere — indtil bestemmelseshavnen; de øvrige forsegles under udlevering til kapteinen af en autoriseret fortegnelse over de provisioner, han fører under forsegling.
- e. Bestemmelseshavnens toldbod skal forvisse sig om, hvorvidt forraadsrummenes forsegling er urørt, og om de i fortegnelsen som under forsegling udleverede til kapteinen anførte provisioner befinder sig i samme, idet overensstemmelsen, om denne bestaar, skal konstateres i fortegnelsen.
- f. Af det mindrekvantum af provisioner, som eventuelt maatte opdages, skal, efter forudgaaende toldopgjør, foretaget ved den toldbod, hvor sagen opdages, først hæves tarifens almindelige told og dernæst to gange det samme toldbeløb som mulkt, og om provisionernes mængde viser sig at være større, skal overskuddet betragtes som almindelig ladning, ikke manifesteret, og den dertil svarende straf overensstemmende med toldordonnancerne forlanges.
- g. Om forseglingen maatte findes brudt, skal kapteinen ilægges en mulkt af 500 pesetas, forsaavidt som ikke paa grund af reiseuheld eller af andre analoge aarsager, bevislige og tilbørligt godkendte ved samhold med skibsjournalen, nødvendigheden af at have maattet udtage fødemidler af forraadsrummet eller af andre forseglede rum bevises. I alle disse tilfælde maa en behørig protokol optages, i hvilken sagen nedtegnes, og hvilket dokument ogsaa skibskapteinen eller paa dennes vegne konsignatøren maa undertegne.

I det kgl. dekrets begrundende del heder det, „at i betragtning af de specielle omstændigheder ved saadanne dampskibe, som farer i den som 3die klasse betegnede fragtfart, skal disse dampskibe undtages fra de nye reglers fuldbyrdelse, sammenstilles med dem, som kun leilighedsvis anløber vore havne, og i medfør heraf alene være underkastede de i den kgl. forordning af 24de juni 1899, punkt 3 indtagne bestemmelser“.

A n m e r k n i n g e r .

A n m e r k n i n g 1. (Uddrag af toldordonnantsernes art. 67.)

Følgende varer betragtes som skibsprovisioner :

Olje, brændevin, ris, sukker, lys, kaffe, kul, kjød (ferskt og saltet), øl, chokolade, fødemidler i konserver, konfekt, tvebakker, korn, mel, æg, tørre grøntsager, likører, smør, brød, poteter, melpastaer til suppebrug, fisk, kvæg og fugle, levende for føde, salt, cider, tobak, the, vin, eddike og øvrige spise- og drikkevarer samt brændemateriale.

A n m e r k n i n g 2. (Fragnetfartens klasseinddeling.)

Ifølge kgl. dekret af 20de marts 1900 inddeles fragnetfarten i følgende tre klasser :

Ved 1ste klasses fragnetfart forstaaes kystfragnet i egentlig forstand eller den fragnet, som sker mellem halvøens havne; med denne fragnetfart ligestilles den, som besørages med de canariske øer og de spanske besiddelser;

2den klasse er 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 forbjergtet Bojador, og

3die klasse den, som foregaar mellem spanske havne og klodens øvrige, ikke i foregaaende klasse nævnte havne.

A n m e r k n i n g 3. (Toldordonnantsernes art. 70.)

Munitioner og skibsprovisioner i fra udlandet kommende fartøier med last eller i ballast skal holdes under toldbodens fildsyn, saalænge fartøierne forbliver i havnen, for at forebygge, at effekterne udskibes eller omskibes. Men bortset herfra skal tolddirektørerne, saa ofte de maatte finde det passende, forlange af skibskapteinerne redegjørelse for de manifesterede munitioners og provisioners anvendelse eller forbrug med krav paa den betræffende told af de mængder af nævnte gjenstande, som ikke viser sig at være rettelig forbrugt ombord.

Saa ofte som der anholdes om munitionernes eller provisionernes totale eller delvise losning eller klarering, skal dette tilstedes, idet for saadant gield med vedkommende deklaration skal udfærdiges med hensyn til det manifest eller den liste, hvori, alt efter omstændighederne, munitionerne og provisionerne er opførte.

Naar fartøierne som munitioner og skibsprovisioner fører effekter, der i egentlig forstand ikke kan betragtes som saadanne, skal de ansees som ikke manifesterede, selv om de findes indbefattede i vedkommende fortegnelse eller liste, og den straffebestemmelse, som passer paa tilfældet, anvendes.

Dersom tolddirektørerne skulde forstaa, at mængden af de som munitioner eller provisioner manifesterede effekter er overdreven i forhold til skibets klasse, egenskaber og besætning, skal de kunne forordne, at overskuddet forbliver opbevaret i forseglede kahytter eller forraadskamre, idet seglene aftages, saasnart fartøjerne forlader havnen.

Til rettere efterkommelse af denne bestemmelse, forsaavidt angaar tobak, skal nedenstaaende regler befølges:

1. Kapteinen og hvert af et fartøis mandskaber kan for personligt forbrug ombord medføre indtil tre kilogram forarbejdet tobak af hvilketsomhelst slags, og, om skibet medhaver passagerer, kan det ligeledes som skibsproviant for hver og én medføre indtil to kilogram, idet totalmængden bliver at indbefatte i vedkommende liste. For den dels vedkommende, som af provisionen maatte ansees overflødig i forhold til skibets opholdstid i havnen, skal tolddirektørerne kunne gjøre brug af den rettighed, som foregaaende paragraf hjemler dem.
2. Om kapteinen fører tobak i en mængde, der overskrider den ovenfor som maximalprovision fastsatte, kan han ikke manifestere den som provision, men maa opføre den særskilt med konsular-visa og som transitvare under iagttagelsen af alle de betingelser og forholdsregler, som bestemmes i disse ordonnantsers art. 178; i modsat fald vil den i art. 304, paragraf 2, 11te tilfælde omhandlede straf ramme ham.
3. Ved fartøernes tilbagevenden til udlandet og udklaring fra den havn, hvor indførselsexpeditionen slutter, skal toldboden forvisse sig om, at den betræffende tobaksprovision findes ombord, idet der i andet fald skal gjøres saadant ansvar mod kapteinen gjældende, som art. 304, paragraf 3, 11te tilfælde nærmere bestemmer. I tilfælde af, at fartøiet udgaar med anden spansk havn som bestemmelse, skal et certifikat udfærdiges, hvori det overskud af tobaksprovisionen anføres, som fremgaar af undersøgelsen. Nævnte dokument udleveres til kapteinen mod dennes forpligtelse, som konsignatøren bekræfter, til at godtgjøre tobaksbeholdningen ombord ved et certifikat, udstedt af toldboden i den havn, hvorfra fartøiet tiltræder sin nye reise til udlandet. Forevises nævnte dokument ikke inden en rimelig frist, skal den told opkræves, som anføres i tobakstarifen.

Gibraltar.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Georg A. Prescott, dateret 30te marts 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Gibraltar fra fremmede lande med ladning 31 dr. 18 274 tons, deraf dampskibe 26 dr. 16 536 tons. Af disse afgik et dr. 547 tons i ballast til Norge og 30 dr. 17 727 tons i ballast til fremmede lande. For reparation eller ordre anløb 18 norske fartøier dr. 10 955 tons. Bruttofragter for ankomne skibe £ 14 810. 15. 2.

Af svenske skibe ankom 7 dr. 5 154 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe kr. 1 067.90, af svenske skibe kr. 304.88; expeditiønsavgifter af norske fartøier kr. 566.50, af svenske fartøier kr. 10.25.

Den norske skibsfart i aaret 1900. Seilskibe. Et seilskib dr. 296 tons ankom fra Visby og lossede 152 stds. planker med en fragt af £ 488. 2. 1 efter en rate af 65 sh. pr. std. inclusive den sedvanlige $\frac{2}{3}$ fragt for dækslast, og et andet seilskib dr. 547 tons hidbragte fra Grand Pavos, Canada, og lossede her en ladning tømmer paa 259 standards til en fragt af £ 634. 6. 5 efter en rate af 50 sh. pr. std. med den sedvanlige $\frac{2}{3}$ fragt for dækslast. 3 seilskibe med en samlet drægtighed af 895 tons med 1 370 tons kul ankom fra Hull og Liverpool; den af disse optjente bruttofragt udgjorde £ 734. 14. 0 efter en rate af 10 sh. pr. ton fra Hull og 11 sh. fra Liverpool. Det samlede antal ankomne skibe med indgaaende ladning var saaledes 5 seilskibe dr. 1 738 tons og det samlede beløb af den af disse optjente bruttofragt £ 1 857. 2. 6. De afgik alle i ballast og med undtagelse af et af dem, som afgik til Fredrikstad, afseilede de til fremmede havne. De af disse skibe erlagte konsulatavgifter beløb sig til kr. 110.36.

Dampskibe. 17 dampskibe dr. tilsammen 9 679 tons med 17 008 tons kul fra England og Wales lossede sine ladninger og afgik herfra havnen i ballast til spanske og portugisiske havne. Totalbeløbet af disses fragt var £ 7 412. 6. 11 til rater varierende mellem 7 sh. 3 d og 10 sh. pr. ton. 3 dampskibe dr. tilsammen 2 376 tons landsatte 262 stkr. kvæg fra Coruña med en fragt af £ 262. 0. 0 og afgik til spanske havne med resten af sine ladninger. Et dampskib dr. 373 tons landsatte to passagerer og lossede en del af sin ladning af mais og æg fra Morokko til en fragt af £ 10. 0. 0 og afgik til fremmede havne for at losse resten af sin ladning. To dampskibe dr. tilsammen 2 810 tons lossede 882 stds. tømmer fra Cardiff og Pensacola med en fragt af £ 3 940. 6. 5 og afgik i ballast til fremmede havne. 3 dampskibe dr. tilsammen 1 298 tons lossede 1 947 tons teglsten og granit fra England til fragt af £ 1 328. 19. 4 og afgik i ballast til spanske havne. Det samlede antal ankomne skibe med indgaaende ladning var saaledes 26 dampskibe dr. 16 536 tons med en bruttofragt af £ 12 953. 12. 8, og totalbeløbet af de af disse erlagte konsulatavgifter var kr. 957.54. Der har ifjor været en forøgelse i antallet af ankomne dampskibe med ladning af 5 dr. 6 754 tons og £ 7 228. 15. 6 i fragt i sammenligning med aaret 1899.

Seil- og dampskibe. Af foregaaende redegjørelse vil det sees, at det samlede antal af ankomne skibe med indgaaende ladning var 31 dr 18 274 tons og det samlede beløb af optjent fragt £ 14 810. 15. 2. Disse skibe erlagde i konsulatavgift kr. 1 067.90 hvorhos kr. 566.50 blev oppebaaret af andre skibe som expeditiønsavgifter, altsaa ialt kr. 1 634.40. Ved en sammenligning med opgaverne for aaret 1899 over ankomne og afgaaende skibe med ladning og i ballast finder man, at der i sidstforløbene aar er en forøgelse af 6 skibe eller 7 165 tons i drægtighed, £ 7 716. 11. 6 i fragt, kr. 362.48 i konsulatavgifter og kr. 18.25 i expeditiønsavgifter. Ingen skibe ankom til eller afgik fra Norge med ladning.

Skibe ankomne for ordre og reparation. 9 dampskibe med en samlet drægtighed af 6 006 tons og 6 seilskibe dr. 1 233 tons eller ialt 15 skibe dr. 7 239 tons anløb havnen for ordre. 1 dampskib dr. 2 190 tons og 2 seilskibe dr. 1 526 tons eller tilsammen 3 skibe dr. 3 716 tons løb ind i havnen for at foretage nødvendige reparationer. Det samlede antal af skibe, der i forrige aar anløb for ordre og reparation, bliver saaledes 18 skibe dr. 10 955 tons, hvilket i sammenligning med aaret 1899 viser en nedgang for sidstforløbne aar i antal af to dampskibe for ordre, men en stigning i deres tonnage af 500 tons og 8 seilskibe med 1 282 tons mindre end foregaaende aar. Det samme antal dampskibe anløb for reparation sidste aar med en forøgelse i tonnagen af 985 tons og et seilskib med 1 008 tons mere end foregaaende aar. I det hele er der en nedgang i de 9 sidste aar i antallet af skibe ankomne for ordre og reparation, men en stigning i deres drægtighed af 1 211 tons over aaret 1899.

Det samlede antal af ankomne skibe, der anløb havnen forrige aar af forskellige grunde, er med angivelse af deres drægtighed som følger:

134	{	123 dampskibe for at indtage kul	dr. 81 996 tons	
		5 seilskibe " " " proviant "	709 "	
		6 — " " " nødhavn	871 "	83 576 tons
18	{	9 dampskibe for ordre	dr. 6 006 tons	
		6 seilskibe " " " " " " " " " " " "	1 233 "	
		1 dampskib " reparation	2 190 "	
		2 seilskibe " — " " " " " " " " " "	1 526 "	10 955 tons
31	{	26 dampskibe for losning	dr. 16 536 tons	
		5 seilskibe " " " " " " " " " " " "	1 738 "	18 274 tons

Tilsammen 183 ankomne skibe dr. 112 805 tons, mod i 1899 176 " " " 87 602 " hvilket viser en forøgelse sidste aar af 7 skibe dr. 25 203 tons i det samlede antal af ankomne skibe.

Af samtlige nationers skibe ankom i aaret 1900 til Gibraltar 3 608 dampskibe dr. 4 414 436 tons og 569 seilskibe dr. 47 947 tons. Af dampskibene var:

Britiske . . .	2 189	dr. 3 003 621 tons	Svenske . . .	81	dr. 80 730 tons
Spanske . . .	377	" 288 804 "	Italienske . . .	79	" 111 876 "
Tyske . . .	245	" 384 599 "	Danske . . .	78	" 63 391 "
Norske . . .	159	" 106 728 "	Russiske . . .	47	" 36 657 "
Franske . . .	150	" 117 314 "	Østerrigsk-ungarske	40	" 57 324 "
Hollandske .	98	" 76 507 "	Græske . . .	38	" 53 060 "

Af seilskibene var britiske 132 dr. 13 944 tons, spanske 308 dr. 12 064 tons, norske 24 dr. 6 077 tons.

Ved at sammenligne ovenstaaende med opgaven over ankomne skibe i aaret 1899 bemærker man en forøgelse i sidstforløbne aar i antallet og drægtigheden af skibe ankomne her til havnen af 224 skibe og 130 534 tons. Denne forøgelse skyldes handelens opsving i Middelhavet og den omstændighed, at prisen for bunkerul for dampskibe har været lavere i Gibraltar end i andre middelhavshavne.

Forbruget af og priserne paa kul. 2 348 dampskibe af forskellige nationaliteter har indtaget kul her i havnen, og 298 151 tons bunkerul solgtes i sidste aar. Der var stigning baade i antallet af dampskibe, der indtog kul her, og i det kvantum kul, der solgtes, nemlig 101 dampskibe og 23 550 tons mere end foregaaende aar. Denne forøgelse skyldes uden tvil den fordel, der tilflød de skibsredere og tidsbefragtere, som allerede havde sikret sig kontraktmæssig lave priser, da kullene steg i alle middelhavshavne. Priserne for almindelige Cardiff-kul har i sidste aar varieret som følger: den gjængse pris for dampskibe med kontrakt var fra 24 sh. til 35 sh. pr. ton og den gjængse markedspris for dampskibe uden kontrakt var fra 27 sh. til 36 sh. pr. ton. Stigningen i salgsprisen for kul forrige aar i sammenligning med det næstforegaaende skyldes den høje fakturapris, der forlangtes af grubeierne i Wales, og de høje fragter.

Sjøfolks paa- og afmønstring. I sidste aar er der her ved konsulatet blevet paamønstreret 1 norsk og 7 udenlandske sjømænd fra 6 norske skibe og afmønstreret 23 norske og 7 udenlandske sjømænd fra 8 norske skibe. 5 svenske sjømænd og en udlænding er blevet paamønstreret med 5 svenske dampskibe her ved konsulatet, og 5 svensker, men ingen udlænding er blevet afmønstreret fra 3 svenske dampskibe. Ingen svenske sjømænd er blevet paamønstreret med eller afmønstreret fra noget norsk skib. Ialt er der blevet paamønstreret 1 norsk, 5 svenske og 8 udenlandske, altsaa tilsammen 14 sjømænd, og blevet afmønstreret 23 norske, 5 svenske og 7 udenlandske, altsaa tilsammen 35 sjømænd her ved konsulatet ifjor, og det samlede antal paa- og afmønstringer bliver saaledes 49.

Et tilfælde af rømning fra et norsk dampskib under losning her i havnen indtraf; den rømte var en spanier. Intet tilfælde af rømning fra svensk skib meldtes her til konsulatet i aarets løb.

Intet dødsfald ved ulykkestilfælde eller paa anden maade ombord i norske eller svenske skibe er blevet meldt her til konsulatet i aarets løb. 8 norske sjømænd (4 fra et norsk dampskib og 4 fra 3 udenlandske skibe) er blevet indlagt paa hospital og helbredet med undtagelse af en, som døde af difterit. 7 svenske sjømænd (2 fra 2 svenske og 5 fra fremmede skibe) blev indlagt paa Gibraltar kolonihospital og helbredet. Det samlede antal indlagte skandinaviske sjømænd i aaret var 15.

Det norske dampskib „Ceres“ af Haugesund, 966 tons, som den 16de januar 1900 forlod havnen her for at fortsætte reisen fra Trapani til Kristiansund med en ladning salt, strandede paa Pearl Rock og blev totalt vrag; skibet blev efter besigtigelsesmændenes raad solgt ved offentlig auktion den 22de s. md.; vrage, ladning og tilbehør udbragte en sum af £ 381. 5. 0.

Indførsel. Fra Kristiansund indførtes 75 baller norsk klipfisk à 50 kg., altsaa tilsammen 3 750 kg. Da denne klipfisk ankom i beskadiget tilstand, blev den solgt ved offentlig auktion til høistbydende. Der er fremdeles ingen efterspørgsel efter norsk klipfisk her paa markedet, idet man foretrækker islandsfisk, som er billigere. 2 200 baller à 50 kg. eller 110 000 kg. islandsfisk mest hyse, er blevet importeret via Liverpool og solgt til priser varierende mellem pesetas 27.50 og 32.50 pr. balle. Indførselen heraf er sidste aar gaaet ned med 100 baller eller 5 000 kg. sammenlignet med aaret 1899. De vigtigste importører er d'herrer Murto Hermanos, Hector Cavanna, Adolfo Gomes, B. Sacarelló, R. & J. Abrines og Abraham de J. Benyunes, kjendte, respektable og vel situerede kjøbmænd.

Udførsel. 6 seilskibsladninger korketræ er blevet afsendt til Norge via Kjøbenhavn med danske dampskibe tilhørende det „Forenede dampskibsselskab“ ingen med norske skibe. Den fragt, der erlægges herfor, er fremdeles 55 sh. pr. ton à 13 eller 14 baller. Antal og vegt af baller afskibet sidste aar er som følger:

Afskibet til Moss .	420 baller veiende	24 226 kg.
— - Bergen .	25 ”	1 611 ”
— - Kristiania .	352 ”	21 066 ”
— - Stavanger .	15 ”	923 ”
— - Trondhjem .	5 ”	282 ”

Tilsammen 817 baller veiende 48 108 kg.

Der har været en forøgelse sidste aar af 380 baller og 18 364 kg. sammenlignet med udførselen i aaret 1899. Exportører af korketræ er fremdeles „Industria Corchera“, O. A. Conte og Manuel Gomez.

Gibraltars havn, som har en heldig beliggenhed ved det stræde, der fører ind til Middelhavet, tiltager stadig i betydning som kulstation for dampskibe i langfart, hvilket klarlig fremgaar af det store antal dampskibe, som anløber byen i denne hensigt. Dens trygge havn og tørdokker vil, naar de er færdige, yde alle nationers handelsflaader god beskyttelse og gode bekvemmeligheder i ondt veir baade ved dag og ved nat, og med de lettelser, der indrømmes af myndighederne for at opnaa hurtig expedition, og ved reduktion af de havneafgifter, der bliver at erlægge af skibe, der benytter havnen, kan det ikke feile, at den vil trække et endnu større antal skibe til sig. Som handelsplads eller som kommerciel station eller entrepôt for varer, der er bestemt for de omliggende spanske eller marokkanske kyster, gaar Gibraltar derimod tilbage, idet paa grund af de udvidede handelsoperationer dampskibe af alle størrelser tager ladning direkte til bestemmelsesstedet uden omladning her i havnen som tidligere.

Dersom sygdoms- eller ulykkestilfælde skulde indtræffe ombord paa skibe under deres reise til denne havn, og hvis man agter at landsætte en søjemand for at skaffe ham lægehjælp eller faa ham indlagt paa hospital, bør skibsføreren umiddelbart efter sin ankomst til havnen melde tildragelsen for „the Pratique Officer“, der uden nogen udgift for skibet straks vil sende regjeringslægen ud til dette for at undersøge patienten og af hensyn til sundhedstilstanden i denne vigtige garnisonsby forvisse sig om, at det ikke er nogen

smitsom sygdom, før skibet kan erholde fri praktika. Denne formalitet overholdes med stor strenghed for at hindre den altfor store befolkning i Gibraltar fra sygdomsfare, og enhver skibsfører, der undlader at efterkomme dette paa-bud, udsætter sig for en stor mulkt og for at blive holdt tilbage.

Af hensyn til den begrænsede beboelige plads her i byen og dens overbefolkede tilstand samt beboelsbekvemmelighedernes indskrænkede omfang har den britiske regering seet sig nødsaget til at vedtage forholdsregler for at sikre befolkningens og navnlig de talrige i denne vigtige fæstning indkvarterede troppers sundhed; der udfærdigedes saaledes under 7de november 1900 en lov, der gav guvernøren større myndighed for mere effektivt at kunne øve kontrol og hindre, at personer, som ikke er født i Gibraltar, faar adgang til at bosætte sig i denne garnisonsby; ifølge denne lov kræves det, at alle fremmede og til og med britiske undersaatter, som ikke er indfødte, skal være forsynet med en opholdstilladelse (permit of residence), saalængde de forbliver i Gibraltar; det er overladt til myndighedernes diskretionære afgjørelse at give saadan tilladelse, særlig hvis ansøgeren agter at forlænge sit ophold her i byen, og guvernøren har til enhver tid myndighed til at tilbagekalde saadan tilladelse og tvinge hvemsomhelst til straks at forlade byen. Det er endvidere bestemt, at føreren af ethvert skib, der ankommer her til bugten, skal besvare alle spørgsmaal, der maatte blive rettet til ham ved hans ankomst af havnemyndighederne angaaende alle ombordværende passagerer til opfyldelse af nævnte lovs paabud, og hvis saadant svar negtes eller er urigtigt, skal han for denne forseelse være hjemfalden til en mulkt af indtil £ 50 eller til fængsel i indtil 3 maaneder, hvorhos de, som i strid med denne lov uden tilladelse maatte blive landsat, kan arresteres, ligeledes for et beløb af £ 50. 0. 0 for hver person, der saaledes landsættes fra fartøj; i dette tilfælde kan skibsføreren henvende sig til myndighederne for at faa personen anholdt og bragt ombord igjen, og i saa fald vil fartøjets beslag blive hævet ved betaling af de hermed forbunde udgifter.

„Stowaways“ eller personer, som skjuler sig ombord i skibe, der ankommer her til bugten, er ogsaa forbudt at gaa iland, og den skibsfører, der landsætter en „stowaway“ eller tillader ham at gaa iland uden tilladelse fra havnemyndighederne, kan ilægges mulkt af indtil £ 20. 0. 0 eller fængsles, hvis han ikke betaler denne mulkt.

Skibsførere kan faa sine kronometre kontrolleret til en hvilken som helst tid af dagen ved hjælp af en tidskugle (timeball), der reguleres fra havnevæsenets kontor. Afgiften herfor er 5 sh. for hver gang. Filtreret regnvand kan nu faaes til skibsbrug ved Waterport losseplads til meget moderat pris.

Signalstationen. Fortegnelse over alle skibe, som passerer Gibraltarstrædet, med opgave over deres navn sendes daglig af regeringens signalstation til Lloyds agenter til indtagelse i „Shipping Gazette“, der udgives i London, og besked til og fra passerende skibe besørgeres mod en ringe godtgjørelse.

Konsulatets adresse er fremdeles nr. 1, Cloister Ramp., Irish Town Street, nær landingspladsen, og kontortiden er den paa andre konsulater sedvanlige, nemlig 10—3.

Telegrafadressen er Tabellion, Gibraltar.

Indhold: Gibraltar s. 299. — Kjøbenhavn s. 241. — Madrid s. 296.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 7. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Genua.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Axel Conradi, dateret 14de mai 1901.
Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	8 579	47	55 114	60	63 693	1	722	2	1 830	3	2 552
Seilskibe	-	-	3	375	3	375	-	-	-	-	-	-
Sum	13	8 579	50	55 489	63	64 068	1	722	2	1 830	3	2 552
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	2	1 433	25	30 762	27	32 195	-	-	10	8 823	10	8 823
Seilskibe	-	-	5	1 427	5	1 427	-	-	1	85	1	85
Sum	2	1 433	30	32 189	32	33 622	-	-	11	8 908	11	8 908
Totalsum af ladede fartøier	15	10 012	80	87 678	95	97 690	1	722	13	10 738	14	11 460
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	2	1 830	2	1 830	-	-	61	66 650	61	66 650
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	487	4	487
Sum	-	-	2	1 830	2	1 830	-	-	65	67 137	65	67 137
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	3	2 031	4	4 648	7	6 679	-	-	24	30 051	24	30 051
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1 342	4	1 342
Sum	3	2 031	4	4 648	7	6 679	-	-	28	31 393	28	31 393
Totalsum af ballastede fartøier.	3	2 031	6	6 478	9	8 509	-	-	93	98 530	93	98 530

Bruttofragter for til distriktet ankomne norske fartøier kr. 1 437 444, for derfra afgaaede kr. 87 665.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk skib dr. 797 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 28, dr. 29 926 tons, til hovedstationen 6 dr. 6 955 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen lire 5 951.52, ved vicekonsulsstationerne lire 3 254.68; heraf tilfaldt konsulskassen lire 1 627.34. Af svenske fartøier ved hovedstationen lire 613.40, ved vicekonsulaterne lire 1 765.66; heraf tilfaldt konsulskassen lire 882.83. Ialt tilfaldt konsulskassen lire 9 075.09.

Af det ovennævnte beløb er lire 1 050.30, nemlig af norske skibe lire 526.23 og af svenske lire 524.07, oppebaaret i Livornos distrikt i de 4 første maaneder af aaret, medens endnu Livorno udgjorde et eget konsulat. Dette beløb er saaledes ikke indgaaet under de afgifter, hvorfor generalkonsulatet har at aflægge regnskab.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager lire 371.30, i svenske sager lire 121.20, i andre sager lire 33.

I de ovenfor for norske skibe under bruttofragter opførte beløb er indbefattet 20 dampskibe dr. 25 485 tons, der er gaaet i maanedsbefragtning. Det samlede maanedlige fragtbetøb for disse dampskibe er opgivet til kr. 282 495. Af svenske dampskibe ankom 1 dr. 1 529 tons i maanedsbefragtning.

Under de i ballast afgaaede norske skibe er ogsaa opført et antal af 14 dr. 13 892 tons, der er afgaaet med indehavende restladning til andre, mest italienske havne, uden dersteds at indtage ladning.

Der afmønstredes fra norske skibe 19, fra svenske 1 mand, og paa-mønstredes paa norske skibe 28, paa svenske 2 mand.

Af betingede hyrer kan nævnes: For 1ste maskinist kr. 100, kr. 125, kr. 260, matros kr. 50, kr. 40, £ 3. 5 sh., £ 3, letmatros kr. 30, kok kr. 67, fyrbøder kr. 45, kr. 60, kullempers kr. 35, kr. 40, messegut £ 1.

De forenede rigers skibsfart paa hovedstationen Genua viser i de sidste 10 aar følgende tal:

Aar.	Norske skibe.		Svenske skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
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
1900	65	65 898	6	6 955

Hvad specielt dampskibsfarten angaar, opviser denne følgende tal:

Aar.	Norske skibe.		Svenske skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891	82	67 162	1	350
1892	81	52 281	6	3 507
1893	82	76 797	4	3 552
1894	87	77 618	1	797
1895	96	83 524	2	1 844
1896	61	55 423	2	2 696
1897	71	59 964	4	5 334
1898	86	76 857	12	15 418
1899	70	62 369	13	19 549
1900	62	65 523	5	6 405

Som heraf vil sees, er tonsdrægtigheden for de norske skibe steget noget, medens antallet er aftaget. For de svenske skibes vedkommende er der en nedgang saavel i antal som drægtighed.

At antallet af de hertil ankomne skibe i 1900 er formindsket, skyldes uden tvivl de fordelagtige fragter, der har været raadende, og som har gjort det mere lønnende at sysselsætte skibene paa andre kanter, navnlig i maanedsbefragtning. For de norske skibes vedkommende skyldes nedgangen derhos den forholdsvis store aftagen i farten mellem Norge og Italien. Medens der nemlig i 1899 fra Norge ankom til Genua 22 norske skibe dr. 11 410 tons, kom der i 1900 kun 13 dr. 8 579 tons.

Af de 3 norske seilskibe dr. 375 tons, der ankom til Genua, medførte 2 dr. 229 tons 340 000 kg. klipfisk fra Labrador og 1 dr. 146 tons 885 tdr. beg fra Archangel.

Af de til Genua med ladning ankomne 60 norske dampskibe dr. 63 693 tons ankom fra engelske havne 37 dr. 46 165 tons med 84 925 tons kul, 254 tons cokes og 150 tons ildfast sten, 1 dr. 2 117 tons med 500 tons bomuld fra New Orleans, 3 dr. 6 462 tons med 3 200 std. (ca. 9 600 tons) pitchpine fra Pensacola, 6 dr. 1 529 tons med 935 000 kg. klipfisk fra Island og Færøerne. De øvrige 13 dr. 8 579 tons kom fra Norge medbringende 572 405 kg. stokfisk, 426 538 kg. klipfisk, 1 969 tdr. tran, 10 000 kg. træmasse og 807 000 kg. gammelt jern og skinner. Fra anløbssteder under reisen medførte derhos de sidstnævnte dampskibe: Fra Barcelona 271 581 kg. og 196 kolli stykgods, bestaaende af sardiner, kork, bomuld, lakrits, filler, bomuldsaffald, ben m. m., fra Santander 695 tdr. sardiner og fra Lissabon 840 000 kg. gammelt jern.

Et svensk seilskib dr. 550 tons ankom fra Georgia med 3 720 tdr. harp. 5 svenske dampskibe dr. 6 405 tons ankom fra engelske havne med 10 018 tons kul og 7 tons jern.

Til Savona ankom 16 norske dampskibe dr. 19 795 tons og 4 svenske dr. 5 249 tons. De sidstnævnte medførte 4 755 tons kul og 4 100 tons

jern fra engelske havne, og de førstnævnte, ligesaa fra engelske havne, 36 072 tons kul. Et norsk seilskib dr. 797 tons ankom fra Fijiøerne med kopra.

Til Spezia ankom et norsk dampskib dr. 827 tons med 1 500 tons kul fra Newcastle. Vicekonsulatet i Spezia var i den større del af det forløbne aar indtil i afvigte høst ubesat. I den del af aaret, der forløb indtil vicekonsulatets besættelse, er, foruden det ovennævnte fartøi, til Spezia ankommet 3 norske skibe dr. 3 204 tons med 6 237 tons kul fra engelske havne, og et svensk seilskib dr. 476 tons med 600 tons trælast fra Lovisa, Finland.

Til Livorno, hvis distrikt tilligemed Civitavecchia siden april maaned f. a. er henlagt under generalkonsulatet, ankom 15 norske dampskibe, dr. 15 792 tons, hvoraf fra Norge via Spanien 3 dr. 2 144 tons medbringende 37 tons terpentin og 5 baller filler fra Barcelona, 4 dr. 4 541 tons fra engelske havne med 6 027 tons kul, 600 tons cokes, 1 750 tons jern og 35 tons ildfast sten og ler, og et dr. 2 428 tons med 500 std. pitchpine fra Pensacola. Resten, 7 dampskibe dr. 6 679 tons ankom i ballast eller med transitgods, hvoraf fra norske havne 3 dr. 2 031 tons.

Af norske seilskibe ankom til Livorno 4 dr. 630 tons, hvoraf et dr. 289 tons, med 168 std. planker fra Sundsvall, et dr. 167 tons med 815 tdr. beg fra Archangel, og 2 dr. 174 tons med 266 tons klipfisk fra Newfoundland og Labrador.

Af svenske dampskibe ankom til Livorno 16 dr. 15 026 tons, hvoraf 5 dr. 5 845 tons medbragte 9 302 tons kul og cokes fra engelske havne, samt 11 dr. 9 181 tons tilhørende den faste svenske dampskibslinje (Svenska Lloyds) anløb med transitgods paa frem- eller tilbagereisen fra Marseille eller italienske havne.

Til Civitavecchia ankom 2 norske dampskibe dr. 2 460 tons hvoraf fra Bilbao et dr. 1 025 tons med jern, og fra Newcastle et dr. 1 435 tons med 2 428 tons kul og 310 tons ildfast sten.

Af svenske dampskibe ankom 2 dr. 2 696 tons hvoraf et dr. 1 808 tons med 3 048 tons kul fra Newcastle og et dr. 888 tons med transitgods fra Livorno.

Udfragterfik fra hovedstationen 4 norske dampskibe dr. 1 831 tons hvoraf 1 dr. 722 tons til Norge med 1 753 kg. saltede huder og 10 fade vermuth, og 3 dr. 3 309 tons til udlandet med stykgods, bestaaende af olie og oliekgær, marmor, hamp, sardiner, vin, konserver, rismel, fyrstikker og vermuth.

Fra Livorno afgik med ladning et norsk seilskib dr. 85 tons med marmor til Manchester samt 10 dampskibe dr. 8 823 tons hovedsagelig med marmor samt mindre partier olie, succade m. m. Af disse afgik 7, dr. 4 897 tons, tilhørende den faste dampskibslinje, med ladning bestaaende af 326 643 kg.

Af svenske skibe afgik med ladning fra Livorno 11 dr. 9 181 tons, hvoraf 9 dr. 7 496 tons tilhørende den faste linje „Svenska Lloyds“ med marmor og stykgods.

Fra Civitavecchia afgik med ladning et svensk skib dr. 888 tons med 1 655 tons alun til Bône.

De øvrige fra distriktet afgaaede skibe var i ballast. Derimod er et seilskib dr. 167 tons og 14 dampskibe dr. 13 892 tons, der i skibslisterne er anført som afgaaet i ballast, i virkeligheden afgaaet med restladning, et til Osaka, et til Malaga, de øvrige til italienske havne.

Fragter.

Ifølge de af skibsførerne givne oplysninger om de i aaret erholdte fragter kan herom følgende oplyses:

Kul. Fra Newcastle og Shields i januar 9 sh. $1\frac{1}{2}$ d, februar 9 sh.—9 sh. 6 d, marts 9 sh. 9 d—12 sh, april 11 sh., 11 sh. 3 d, 12 sh., december 9 sh. 6 d, 9 sh. $7\frac{1}{2}$ d, 10 sh. 3 d, cokes 12 sh. $1\frac{1}{2}$ d.

Fra Leven Methil i januar 8 sh. 9 d., februar 9 sh. 9 d, juli 10 sh. $7\frac{1}{2}$ d.

Fra Ardrossan i mai 9 sh. 3 d—10 sh.

Fra Grimsby i januar 9 sh. 6 d.

Fra Newport, Mon, i februar 8 sh. 9 d—10 sh., april 11 sh., november 10 sh. 6 d—11 sh.

Fra Cardiff i febrnar 9 sh. 6 d, marts 11 sh. 3 d, mai 10 sh., oktober 10 sh. 9 d, december 10 sh.—10 sh. 3 d—9 sh. 9 d.

Fra Swansea i januar 9 sh.

Fra Liverpool i marts 10 sh. 9 d.

Fra Glasgow i februar 9 sh., april 11 sh., juli 9 sh. 3 d, december 10 sh.

Fra Granton i december 9 sh. $1\frac{1}{2}$ d.

For fire bricks fra Tyne 11 sh. $7\frac{1}{2}$ d pr. ton.

For gamle skinner og jern fra Bergen 16 sh.—16 sh. 6 d,
fra Lissabon 11 sh. 6 d pr. ton.

For stokfisk fra Christianssund og Bergen 60 lire pr. ton.

For tran „ Do. Do. 5 lire pr. tønne.

For klip fisk fra Bergen lire 30—35, Christianssund lire 30—36 pr. ton.

For do. fra Island rm. 6,75, 7,00, 7,25, 7,70, 8 fr. pr. sk $\mathcal{H}$.

For do. fra Labrador (seilskib) 2 sh. 6 d. pr. 50 kg.

For sardiner fra Santander lire 35 pr. ton.

For harpix fra Georgia (seil) 40 sh. pr. 310 $\mathcal{H}$.

For beg fra Archangel (seil) 32 sh. 6 d. pr. 1015 kg.

For pitchpine fra Pensacola 120—135 sh. pr. std.

Blandt udfragter, som enkeltvis er erholdt herfra, er opgivet for stykgods til Valencia ca. 10 sh. pr. ton og for vin til Trondhjem 45 sh.

Af noterede maanedsfrafter kan anføres følgende:

Med kul fra England ankom et skib dr. 1064 tons til maanedsfragt £ 600, et dr. 1111 tons til £ 600, et dr. 1167 tons £ 800, et dr. 1190 tons £ 575, et dr. 1341 tons £ 630, et dr. 1416 tons £ 820, et dr. 1479 tons £ 800, et dr. 1529 tons £ 615 (i december), et dr. 1970 tons £ 1175. Med bomuld fra New Orleans ankom et dr. 2117 tons til £ 1250, med fisk fra Island et dr. 196 tons £ 245, et dr. 248 tons £ 220, et dr. 260 tons £ 250, med pitchpine fra Pensacola et dr. 1947 tons £ 1300 og et dr. 2088 tons £ 1300.

En sammenligning mellem de her noterede kulfragter i 1899 og 1900 viser følgende (høiest og lavest):

	1899.	1900.
Januar . . .	7 sh. 6 d—11 sh.	9 sh.—9 sh. 6 d.
Februar . . .	8 sh. 6 d—11 sh. 6 d.	8 sh. 9 d—10 sh.
Marts . . .	7 sh. 6 d—9 sh.	9 sh. 9 d—12 sh.
April . . .	7 sh. 6 d—9 sh.	11 sh.—12 sh.
Mai . . .	7 sh. 6 d—8 sh. 1½ d.	10 sh.
Juli . . .		10 sh. 7½ d.
Oktober . . .		10 sh. 9 d.
November . . .	10 sh. 6 d—10 sh. 9 d.	10 sh. 6 d—11 sh.
December . . .	8 sh. 6 d—10 sh. 6 d.	9 sh. 1½ d—10 sh. 3 d.

Heraf synes at fremgaa, at kulfrakterne hersteds i 1900 har været ikke lidet højere end i 1899, i hvilket aar frakterne var særdeles gode. Ved aarets slutning og i begyndelsen af dette aar er imidlertid en stærk nedgang indtraadt.

I kulfarten ankom til hovedstationen i 1900 37 norske dampskibe dr. 46165 tons mod i 1899 39 dr. 45072 tons, og af svenske dampskibe 5 dr. 6405 tons mod i 1899 13 dr. 19549 tons.

For at gaa i tørdek i Genua ankom hertil et norsk seilskib dr. 797 tons.

Det svenske redningsdampskib „Hermes“, der har station i Middelhavet, henlaa her i nogen tid efter indbjergrning af et spansk dampskib.

For norsk regning indkjøbtes i Genua det italienske dampskib „Alessandro“, nu „Jadar“, dr. 245 tons for en kjøbesum af £ 3 995.

Gjennemsnittsdrægtigheden af de til distriktet ankomne norske dampskibe var i 1900 1 087 tons mod i 1899 964 tons, 1898 926 tons, 1897 894 tons, 1896 953 tons, 1895 886 tons, 1894 981 tons, 1893 966 tons, 1892 692 tons.

Gjennemsnittsdrægtigheden af svenske dampskibe var i 1900 1 087 tons mod i 1899 1 466 tons og i 1898 1 240 tons.

Dampskibsfarten mellem Norge og hovedstationen blev i det forløbne aar saagodtsom ganske besørget af den subvenerede linje (Otto Thoresen & Co.), af hvis skibe der hertil fra Norge ankom 12 dr. 8 261 tons, medens der af andre dampskibe i samme fart kun ankom 1 dr. 318 tons. I 1899 ankom til Genua fra Norge 13 skibe dr. 8 963 tons tilhørende den subvenerede linje og 9 dr. 2 447 tons tilhørende andre rederier.

Af de 15 norske dampskibe dr. 15 792 tons, der ankom til Livorno, tilhørte 7 dr. 4 897 tons den nævnte subvenerede linje.

Til Genua er i de sidste 10 aar ankommet følgende antal skibe:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891 . . .	3 088	337 508	2 888	2 769 401	5 976	3 106 909
1892 . . .	3 367	342 319	3 103	2 871 819	6 470	3 214 138
1893 . . .	2 481	264 413	3 145	3 410 984	5 626	3 675 397
1894 . . .	2 221	274 974	3 264	3 464 210	5 485	3 739 184
1895 . . .	2 708	319 144	3 354	3 646 541	6 062	3 965 685
1896 . . .	2 715	290 110	3 426	3 759 252	6 141	4 049 362
1897 . . .	2 774	303 166	3 506	3 983 729	6 280	4 286 895
1898 . . .	2 596	280 680	3 609	4 119 308	7 205	4 379 988
1899 . . .	2 886	311 109	3 635	4 236 797	6 521	4 547 906
1900 . . .	3 169	329 758	3 647	4 511 129	6 816	4 840 887

De forskjellige nationers deltagelse i denne fart vil fremgaa af efterstaende opgave, udarbeidet efter maanedlige beretninger, som herom afgives af det henværende handelskammer, over skibe, ankommet til Genua:

1899.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	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	175 750	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
Andre . . .	2	779	2	2 060	4	2 839
Ialt	2 886	311 109	3 635	4 236 797	6 521	4 547 906

1900.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske . . .	3 080	303 447	1 829	1 838 369	4 909	2 141 816
Engelske . . .	11	3 785	681	1 006 698	692	1 010 483
Østerrigske . . .	4	1 780	192	184 541	196	186 321
Tyske . . .	1	688	223	604 847	224	605 535
Franske . . .	"	"	209	152 933	209	152 933
Hollandske . . .	"	"	108	172 405	108	172 405
Græske . . .	36	9 830	106	122 336	142	132 166
Spanske . . .	2	122	169	273 003	171	273 125
Norske . . .	3	375	62	65 523	65	65 898
Danske . . .	5	1 141	35	40 185	40	41 326
Belgiske . . .	"	"	12	15 987	12	15 987
Svenske . . .	1	550	5	6 405	6	6 955
Tyrkiske . . .	11	3 081	1	1 241	12	4 322
Russiske . . .	4	1 007	14	25 240	18	26 247
Andre . . .	11	3 952	1	1 416	12	5 368
Ialt	3 169	329 758	3 647	4 511 129	6 816	4 840 887

Som det vil sees, viser det forløbne aar atter en betydelig forøgelse af skibsfarten, nemlig med ca. 293 000 tons. Denne fremgang skyldes væsentlig det italienske, spanske og tyske flag, der er gaaet frem med henholdsvis ca.

200 000, 177 000 og 157 000 tons. Derimod viser de andre nationers skibsfart idethede en nedgang af ca. 240 000 tons, hvoraf den engelske alene 277 655 tons. Det franske, græske, russiske, norske og tyrkiske flag er tiltaget, hvorimod det østerrigske, danske, belgiske og svenske er aftaget.

R e t s s p ø r g s m a a l. I tidligere aarsberetninger er opmærksomheden henledet paa, at ved udlosning af kulladninger modtagerne i henhold til en dom af kassationsretten i Turin gjør skibet ansvarlig med fragten for undervægt ved udlosningen, og at et af kapteinen optaget saakaldet „affidavit“ om, at ingen del af lasten er bleven borte paa veien, alene tillægges den virkning, at modtageren paalægges bevisbyrden for, at det i konnossementet opgivne kvantum virkelig er bleven indladet.

Spørgsmaalet synes imidlertid nu at skulle komme ind i en for skibene gunstigere stilling. For det første vil nemlig modtagerne, selv om de kan bevise, at den hele i konnossementet angivne kvantitet er bleven indladet, vanskelig kunne holde kapteinen ansvarlig for hele mankoens beløb, men kun med fradrag af det naturlige svind, hvorfor kullene er udsat ved lastning etc.; dette erkjender modtagerne selv, idet de frivillig tilbyder sig at tilsvare de sædvanmæssig beregnede 2 pct.

Nylig er derhos ved tribunalet hersteds paadømt flere sager i den retning, at modtageren ikke kan tilbageholde et anerkjendt fragtbetøb for at saldere værdien af mankoen paa en kullast; thi naar en ldningsmodtager sidder inde med en fragt, der skyldes et dampskib, repræsenterer dette beløb en skibet tilkommende likvid fordring, der ikke er bestridt af modtageren, som ikke kan nægte udbetaling deraf, da hans erstatningskrav for manko ikke er en likvid fordring, som skulde kunne bringes i modregning mod den førstnævnte, idet modtageren har at føre bevis for størrelsen af det indladede kvantum. Heri har ogsaa appelretten erklæret sig enig.

Hvis den nævnte synsmaade bliver den gjældende, synes det ikke nødvendigt at gjøre nogen forandring i certepartierne. Hvis nemlig modtageren nødes til at udbetale kapteinen den skyldige fragt, sidder han ikke inde med noget beløb, hvormed han vil kunne sikre sin fordring for mankoen, og maa saaledes stævne kapteinen til indtaling deraf, hvilket modtagerne nødig gjør, særlig ligeoverfor fremmede skibe.

Et lignende ansvar er fra en modtagers side gjort gjældende ved en fiskeladning fra Labrador, der udviste undervægt, angivelig ved svind under reisen, hvorimod kapteinen paastod sig sikret ved den i konnossementet indtagne klausul „not accountable for natural wastage“. Efter en irettelagt erklæring fra handelskammeret i Genua erkjendes efter sædvane hersteds et afdrag af 2 pct. for svind ved fiskeladninger fra Labrador. Retten har imidlertid ikke villet anerkjende denne erklæring som fuldt bevis, hvorfor sagens udfald ved underordnet instans vil bero paa, om der ved vidner kan skaffes bevis for tilstedeværelsen af en sædvane som den omhandlede.

Som nævnt i forrige aarsberetning har den skandinaviske sømandsmission i Genua i forrige aar erholdt et aarligt bidrag af 500 kroner af „Svenska kyrkans missionsstyrelse“ foruden det beløb af 1 000 kroner, der bevilges af sømandsmissionen i Bergen. Hvad der forøvrigt behøves til afløn-

ning af missionær m. m., har med sædvanlig liberalitet været tilskudt af den skotske mission, der bestyres af hr. Miller, hvilken tillige tilstaar den skandinaviske mission gratis læseværelse og kirkelokale. Efterat hr. pastor Seeberg i afvigte høst havde overtaget missionærstillingen, er der afholdt regelmæssige gudstjenester.

Pakhusene. Foruden de i forrige aarsberetning omtalte silopakhusene til lagring af korn, hvilke nu nærmer sig sin fuldendelse, er der af et engelsk selskab, „The customs' and bonded warehouses company“, paabegyndt anlæggelse af et storartet kompleks af magasiner for alle slags varer paa den saakaldte Molo Vecchio; af disse er den første del, af 300 meters længde, i 4 etager, med en gulvflade af ca. 30 000 kvadratmeter og istand til at optage 60 000 tons varer, færdig. For varer, der lagres i disse pakhusene, vil modtagerne efter bestemmelserne om „magazzini generali“ ikke behøve at betale told, før varerne gaar ud af pakhuset. Forinden imidlertid disse pakhusene vil kunne blive til fuld tilsigtet nytte, vil der udkræves en fuldstændiggjørelse af kommunikationerne langs havnen og forbindelsen med jernbanen.

H a n d e l.

Efter den officielle statistik udgjorde værdien af Italiens indførsel (uberegnet ædle metaller):

	1 9 0 0.	1 8 9 9.	1 8 9 8.
	Lire.	Lire.	Lire.
	1 699 235 462	1 506 561 188	1 413 335 346
Heraf var:			
Raastoffe for industrien .	691 925 457	582 233 512	509 417 538
Andre stoffe, nødvendige for industrien	344 817 923	356 638 695	249 688 083
Fabrikater	372 008 355	315 733 635	262 629 462
Fødemidler	290 483 727	251 955 346	391 600 263
Udførselens værdi var	1 338 346 253	1 431 416 398	1 203 569 304
Hvoraf:			
Raastoffe for industrien .	235 663 003	242 410 229	201 645 859
Andre stoffe, nødvendige for industrien	449 728 058	523 762 622	404 570 565
Fabrikater	303 376 055	286 693 206	264 259 137
Fødemidler	349 579 137	378 550 341	333 093 743

Medens udførselen af fabrikater er tiltaget noget, dog kun med ca. 6 pct., er indførselen af fremmede fabrikater tiltaget omtrent i samme forhold som i 1899, nemlig med ca. 18 pct. Paa samme tid har imidlertid indførselen af „raastoffe for industrien“ udvist en betydelig tilvæxt, nemlig med ca. 20 pct., medens indførselen af „andre stoffe, nødvendige for industrien“, der i 1898—99 tiltog med ca. 43 pct., for aarene 1899—1900 viser en nedgang.

Som det vil sees, viser exporten en nedgang af ca. 93 millioner, væsentlig bevirket ved formindsket udførsel af halvforarbejdede silkevarer (74 mill.), vin (9 mill.), olivenolie (22 mill.) og frugter (17 mill.).

Blandt indførselsartiklerne kan nævnes:

		1900.		1899.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Øl paa fad	hektoliter	50 738	2 130 996	48 021	2 016 882
— „ flasker	hundrede	4 007	266 465	4 247	318 525
Tran, urenset	kvint.	15 109	830 995	13 562	583 166
Melk, kondenseret og koncentreret (indtil 40 pct. sukker)	„	235	23 500	228	22 800
Børnemel (farina latte)	„	643	128 600	479	95 800
Kobbervitriol (solfato di rame)	„	321 273	20 882 745	274 078	17 266 914
Sæbe, almindelig	„	12 386	594 528	10 096	484 608
Træ, almindeligt:					
ubearbejdet eller kun tilhugget med øxe	tons	67 150	4 029 000	65 484	3 536 136
firkantet, skaaret efter længden, og tøndestav	„	537 497	50 549 100	500 867	40 049 650
Smaabord til æsker etc.	kvint.	2 959	100 606	6 299	188 970
Spaan til fyrstikker	„	8 082	105 066	7 125	85 500
Møbler og dele deraf, ikke stoppet:					
af almindeligt bøjet træ,	„	5 556	822 288	5 438	815 700
andre af almindeligt træ	„	1 770	265 500	1 534	230 100
kunstdreiede etc.	„	634	285 300	612	275 400
Redskaber og arbejder af almindeligt træ:					
simple	„	16 780	839 000	19 247	962 350
Papirmasse af træ, straa etc.:					
cellulose	„	186 223	6 145 359	180 849	5 425 470
anden, vaad, mindst 50 pct. vand	„	670	12 930	1 622	25 952
„ tør	„	32 791	623 029	32 689	523 024
Papir, hvidt eller farvet i massen, ikke linieret	„	6 888	551 040	6 041	453 075

		1900.		1899.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Papir:					
Pak-, valset paa en side kvint.		3 022	111 814	1 306	45 710
farvet, forgyldt etc., ogsaa for lithografisk og fotografisk brug	”	2 761	441 760	2 806	448 960
Tapetpapir	”	3 152	504 320	2 425	388 000
Trækpapir	”	231	19 635	163	13 040
Pakpapir, grovt, simpelt, og ufarvet og uvalset straapapir	”	10 189	224 158	16 462	329 240
Pap, almindelig	”	70 063	1 611 449	63 262	1 328 502
Skind og huder, raa					
af oxer og kjør	”	166 514	34 135 370	158 889	31 777 800
” kalve	”	5 510	1 735 650	8 148	2 648 100
” gjeder	”	3 355	754 875	2 871	631 620
” faar	”	44 484	5 560 500	44 131	5 516 375
” lam	”	2 001	840 420	740	310 800
” kid	”	197	140 855	228	163 020
Jern: Slagger (thomasfosfat)					
	”	322 542	1 935 252	565 493	3 392 958
Gammelt jern	”	1 974 153	20 728 606	2 456 163	23 333 548
Støbejern og arbeider deraf	”	1 680 911	22 866 066	1 957 716	23 013 643
Smeltestykker	”	170 681	3 413 620	134 763	2 290 971
Valset og smedet jern	”	433 976	10 150 550	430 828	8 780 223
Traadjern	”	2 558	76 772	2 312	62 264
Jernblik	”	272 796	7 789 050	178 183	4 600 236
Jernbaneskinner	”	234 956	4 699 120	125 515	2 133 755
Smedejern (2den fabrikation) og arbeider deraf	”	234 233	17 267 750	212 519	14 313 631
Jernblik, overtrukket med zink, bly etc.	”	5 367	295 703	2 803	138 254
Værktøi og redskaber, almindelige	”	6 254	456 608	4 819	324 084
Jernblik, overtrukket med tin, kobber etc.	”	33 760	2 261 266	29 018	1 812 521
Ljær og sigder	”	3 117	324 168	2 852	279 496
Andet værktøi, fint, poleret etc.	”	10 073	1 057 665	9 303	920 997
File og rasper	”	3 901	562 810	3 431	470 464
Naale	”	1 008	1 008 000	1 070	1 070 000
Kjedler for maskiner	”	24 745	2 442 365	17 575	1 670 370
Maskiner og redskaber til bearbejdelse af træ og metaller etc.					
	”	39 288	3 898 078	23 393	2 325 352

		1900.		1899.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Maskiner:					
damp- . kvint.	22 059	2 693 045	15 946	1 862 692	
hydrauliske m. m. . "	8 718	915 390	7 158	715 800	
Lokomotiver . . . "	11 534	1 614 760	1 085	135 625	
Lokomobiler . . . "	10 023	1 453 335	9 741	1 266 330	
til skibsbrug . . . "	10 535	2 475 725	8 762	1 971 450	
Landbrugsmaskiner . "	40 637	4 266 885	38 616	3 861 600	
Karde-, spinde-, væve-					
maskiner etc. . . . "	163 253	22 387 510	116 193	15 531 570	
dynamo-elektriske . . "	48 383	11 813 245	33 891	8 179 270	
Kogemaskiner . . . "	23 781	4 826 340	21 224	4 141 420	
Strikkemaskiner . . . "	475	61 750	480	60 000	
til fabrikation af papir					
og papirmasse "	6 254	781 650	3 709	445 080	
Maskindele "	74 630	10 459 435	50 203	6 842 830	
Kul tons	4 947 180	207 781 560	4 859 556	150 646 236	
Fisk, fersk, alle slags	kvint.	4 772	572 640	4 102	492 240
tørret eller røget:					
1. Pressede sardiner					
og „salacchini“ . . "	83 972	2 939 020	68 736	2 062 080	
2. Klipfisk og stokfisk . "	231 664	17 374 800	255 316	17 872 120	
3. Sild "	43 943	1 538 005	32 711	1 144 885	
4. Anden "	484	24 200	541	27 050	
I lage:					
1. Sardeller, ansjos etc. . "	57 703	4 039 210	471 119	3 533 925	
2. Andre "	1 253	100 240	820	65 600	
Marineret eller i olie:					
1. I boxer a) thunfisk . "	21 365	2 991 100	30 487	4 115 745	
b) anden "	5 083	813 280	5 263	842 080	
2. Anderledes konserveret: a) thunfisk . "	482	65 070	545	138 645	
b) anden "	53	8 345	53	8 215	
Kaviar "	64	56 320	73	62 050	
Lim, flydende "	10 394	779 550	8 712	522 720	
Fiske- "	1 023	255 420	1 263	394 200	

Blandt vigtigere indførselsartikler fra Sverige og Norge opføres i statistiken: Bygningstømmer tons 2 514, træmasse kvintaler 1 127, jernvarer kvint. 15 539, fiskevarer, tilberedte, kvint. 65 521.

Blandt udførselsartikler til de forenede riger opføres salt tons 44 923, svovl kvint. 293 070 samt frugter og haveplanter kvint. 20 193.

Derhos indgaar en større mængde saavel indførsels- som udførselsartikler under en fælles rubrik for „andre lande“.

I en afhandling, der nylig er trykt blandt handelsministeriets publikationer, henleder professor E. Morelli, der har bereist Sverige, opmærksomheden paa ønskeligheden af, at der gøres noget for at udvide Italiens export paa Sverige, særlig med hensyn til vin, likører, eddike, olie, frugter og grønsager, hvori Italien efter hans mening kunde deltage med en langt større andel, end hvad der nu finder sted. I denne anledning er flere henvendelser skeet til generalkonsulatet.

Genuas andel i den nævnte handelsrørelse skulde efter toldkammerets opgaver udgjøre følgende værdier i lire:

	Indførsel. (commercio speciale).	Udførsel.
1. Drikkevarer og olier	lire 12 334 414	lire 22 006 781
2. Kolonialvarer, droger, tobak	„ 22 883 321	„ 2 599 294
3. Kemiske produkter, medicinalvarer etc.	„ 29 055 043	„ 7 350 110
4. Farvevarer etc.	„ 9 562 943	„ 805 950
5. Spindestoffe (ikke bomuld)	„ 5 713 096	„ 7 490 264
6. Do. (bomuld)	„ 81 006 013	„ 40 444 630
7. Uld, haar og fjær	„ 10 538 394	„ 6 102 073
8. Silke	„ 39 840 224	„ 73 444 407
9. Træ og trævarer	„ 19 035 800	„ 11 126 833
10. Papir og bøger	„ 11 021 986	„ 8 489 005
11. Skind og huder	„ 22 889 769	„ 6 614 845
12. Mineralier, metaller og arbejder deraf	„ 57 757 888	„ 9 574 197
13. Sten- og jordarter, ler- og glasvarer	„ 63 258 404	„ 3 185 846
14. Kornvarer og vegetabiliske produkter	„ 79 549 551	„ 18 898 706
15. Dyr og produkter af dyr	„ 23 043 454	„ 8 039 624
16. Diverse varer	„ 7 091 755	„ 11 200 121
	Ialt lire 484 582 055	lire 237 372 686

Det fremgaar heraf, at værdien af Genuas indførsel i 1900 har udgjort ca. 29 pct. af hele Italiens indførsel, medens udførselens værdi var ca. 16 pct. af hele Italiens udførsel.

For 1899 angives indførselen til Genua til en værdi af lire 460 562 203 og udførselens værdi til lire 216 932 136. I 1900 er saaledes indførselsværdien tiltaget med ca. 5 pct. og udførselsværdien med ca. 9 pct.

Efter toldvæsenets opgaver hidsættes følgende fortegnelse over varer, der angives indført til Genua fra Sverige og Norge, samt de herfor approximativt beregnede værdier:

Fisketran, urensset, kg. 4 993, lire 2 147, tunge mineralske olier kg. 212, lire 43, ikke specificerede medicinske stoffe kg. 142 029, lire 225 647, harpix

kg. 4 150, lire 839, skibe tons 1 078, lire 128 051, træmasse, tør, kg. 75 891, lire 13 312, faaerskind kg. 970, lire 1 215, jern: affald og slagger kg. 3 000, lire 285, støbejern kg. 120 777, lire 24 177, do. forarbejdet kg. 6 603, lire 1 520, valset jern kg. 405 774, lire 60 247, jern, forarbejdet (2a fabbricazione), kg. 162, lire 88, jern i mindre arbejder kg. 52 727, lire 46 560, jernplader, overtrukket med tin m. m., kg. 4 066, lire 6 438, værktøi og redskaber, fine, kg. 797, lire 790, file og rasper kg. 200, lire 310, kobber, messing og bronze, forarbejdet, kg. 185, lire 610, kjedler for maskiner af jern eller staal kg. 22 040, lire 20 939, do. med rør eller ilæg af kobber eller messing kg. 708, lire 921, maskiner m. m. til forarbejdelse af træ og metaller kg. 5 604, lire 5 044, hydrauliske maskiner kg. 2 310, lire 2 310, lokomobiler kg. 23 560, lire 30 592, landbrugsmaskiner kg. 42 960, lire 42 960, andre maskiner kg. 9 368, lire 10 290, urfurniturer kg. 37, lire 1 193, klipfisk og tørfisk kg. 2 600 903, lire 1 825 857, fisk i olie kg. 239, lire 383.

Af udførselen angives til Sverige og Norge: Vermuth paa fad kg. 6 949, Marsala paa do. kg. 1 201, anden vin paa do. kg. 7 118, vin paa flasker 2 974 stk., faste og mineralske olier kg. 183.

Ovennævnte opgave over indførselen fra de forenede riger indbefatter varer til en samlet værdi af lire 2 354 807, hvoraf fiskevarer lire 1 826 240, tran lire 257 794, jernvarer lire 141 115, maskiner lire 113 056, træmasse lire 13 312, diverse mindre artikler lire 3 290. Af aarsager, som i tidligere rapporter anført, kan imidlertid toldbodens opgaver ikke ansees som særlig paa-lidelige, hverken med hensyn til kvanta eller (ved transit) varens oprindelse.

Tørfisk og klipfisk. Efter toldvæsenets opgaver ankom der af tørfisk og klipfisk til Genua kg. 6 915 793 til værdi lire 4 855 060, hvoraf fra Danmark kg. 225 799, Tyskland kg. 89 649, Storbritannien kg. 3 955 423, Holland kg. 6 900, Canada kg. 56 975, Schweiz kg. 144, Sverige og Norge kg. 2 600 903.

Efter de af skibsførerne meddelte opgaver og andre af generalkonsulatet indhentede oplysninger skulde den samlede indførsel søværts fra Norge have udgjort 1 576 330 kg. stokfisk og 447 728 kg. klipfisk, ialt 2 024 058 kg., hvoraf ankommet

i norske skibe	572 405 kg. stokfisk og	426 538 kg. klipfisk,
i fremmede skibe	1 003 925 " — "	21 190 " —

1 576 330 kg. stokfisk og 447 728 kg. klipfisk.

I norske skibe indførtes direkte fra Island 935 000 kg. klipfisk. Fra Labrador ankom i norske skibe 340 000 kg. klipfisk.

Efter en beregning, meddelt af den største importør hersteds, skulde im-porten have udgjort fra 1ste april 1900—31te marts 1901: Norsk stokfisk kg. 1 307 650, norsk klipfisk kg. 399 230, Labrador kg. 2 842 000, shore kg. 50 000, islandsk og Færø klipfisk kg. 2 482 900. Efter de af skibsførerne meddelte opgaver skulde af den direkte fra Norge indførte klipfisk kg. 115 000.

være af islandsk oprindelse. For norsk klipfisks vedkommende skulde saaledes opgaverne stemme nogenlunde overens.

Følgende priser er noteret i generalkonsulatets rapporter:

Vestre: 18de januar 130 lire, 22de februar 135, 1ste oktober 128—138, 19de november 145, 5te december 145 lire.

Fin hollands: 22de februar 115, 9de april 110—112, 1ste oktober 110, 3dje januar 1901 145.

Italiano: 9de April 90—95.

Finmark: regolare 12te februar 110, 1ste oktober 120, 19de november 116—120.

Titling: 8de januar 105—106, 22de februar 110, 9de april 115, 1ste oktober 115, 19de november 112—118, 5te december 110.

Hyse: 9de april 80, 1ste oktober 67—72, 19de november 95, 5te december 90.

Norsk klipfisk: 6te september 75, 1ste oktober 66—70, 5te december 55.

Labrador: 18de januar 48—50, 22de februar 51, 9de april 48—50, 19de november 59—60, 5te december 55.

Islandsk: 18de januar 62, 22de februar 58—60, 9de april 55, 1ste oktober 60, 19de november 62—63, 5te december 60—62.

Lavé: 18de januar 55, 9de april 51—52, 1ste oktober 60—64, 19de november 58—60, 5te december 50—52 lire.
alt paa magazin pr. 100 kg. ufortoldet.

For den norske fisks vedkommende har aaret saaledes været betegnet ved en overordentlig stor nedgang i importen og en tilsvarende stigning af priserne.

Efter hvad den ovennævnte importør udtaler, har handelen med norsk fisk i det forløbne aar været vanskeliggjort ved de overdrevent høje priser, der har bevirket en aftagende konsum til fordel for den islandske fisk, som i det hele synes at være vel tilberedt og befrægtes at ville blive en farlig konkurrent for de forskellige norske fiskesorter. Hvis priserne, som det haabes, gaar ned i denne sæson, vil antagelig forbruget tiltage.

En omstændighed, der nødvendigvis maa spille en rolle med hensyn til konkurrenceforholdene for den norske stokfisk, er det forholdsvis begrænsede omraade for denne vares forbrug. Inden generalkonsulatets distrikt — nu omfattende Piemont, Lombardiet, Ligurien, Toscana og kyststrækningen mellem denne provins og Campanien — er det egentlig kun i Ligurien samt ved kysterne af Toscana, at stokfisk finder afsætning.

Hvad den norske klipfisk angaar, da har den været indført i ikke ringe mængder til Civitavecchia med bestemmelse til Rom og det indre af lan-

det, men i løbet af de sidste 2 aar angives denne indførsel at være saa godt som ophørt, dels paa grund af de høje priser, dels paa grund af konkurrencen med islandsk fisk, der med fordel er indført paa dette marked.

I Toscana skal fisk fra Labrador og Newfoundland foretrækkes paa grund af sin hvide farve og blødhed, medens norsk klipfisk siges at være mindre afholdt, fordi den er for mørk og tør, og derfor kun kjøbes i mangel af de andre sorter.

Fra Spezia, hvortil aarlig indføres ca. 60 000 kg., meddeles, at man foretrækker Labrador, Lavé og, i mindre kvantiteter, islandsk.

I Genua foretrækkes Labrador som billigst og mest kjendt, dernæst islandsk og, i mindre grad, Lavé. Islandsk er væsentlig indført i de sidste 10 aar. Norsk klipfisk har ingen egentlig afsætning.

Fra Savona meddeles, at de foretrukne sorter er Lavé samt Labrador og islandsk; den sidstnævnte skal i det forløbne aar have været af mindre god kvalitet og tilberedning, hvorfor Lavé har havt forrangen; den sidste ansees i regelen for at være bedre tilberedt, medens dens smag ikke er saa anseet.

I provinsen Portomaurizio (San Remo) konsumeres efter opgivende Labrador og fransk fisk.

I Piemont konsumeres ikke norsk klipfisk. Markedet dækkes ganske ved islandsk og fransk fisk, medens Labrador ikke anvendes.

Fra Milano meddeles, at man der foretrækker fransk fisk samt derhos ogsaa konsumerer Labrador, naar priserne er lavere, medens islandsk fisk kun har ringe afsætning, og norsk fisk ikke anvendes.

Af foranstaaende vil sees, at i dette generalkonsulats distrikt stokfiskens spiller hovedrollen for os. Det gjælder at bevare det nuværende begrænsede omraade for dens afsætning og søge forhindret, at den fortrænges af andre fiskevarer, der til en vis grad og under ugunstige forhold vil kunne konkurrere dermed.

For norsk klipfisks vedkommende skulde der, navnlig naar hensyn tages til det betydelige indpas, som den islandske fisk efterhaanden har faaet, synes grund til at overveie, hvorvidt der ikke kunde gjøres noget for at forøge dens afsætning, idet den vistnok frembyder forskellige fordele for kjøberne i sammenligning med andre klipfisksorter.

Af sundmaver (budelli di pesce) angives indførselen at udgjøre ca. 20 000 kg. aarlig. Værdien angives til ca. 130 lire pr. 100 kg. for utilberedte, men ca. lire 230 for tilberedte, hvilke sidste angives at indføres fra Holland.

Af røgesild skal efter toldvæsenets opgaver være indført til Genua kg. 1 100 288 til værdi lire 385 105, hvoraf fra England kg. 928 159.

Af pilchards fra England angives indførselen til kg. 1 859 121 til værdi lire 555 032.

Af presset sild fra Spanien indførtes efter toldopgaverne kg. 2 324 756 til værdi lire 967 430.

Af fisk i lage (ansjos, accinghe etc.) indførtes kg. 3 944 350 af værdi lire 2 958 130, hvoraf fra Spanien kg. 2 537 026.

Af sardiner i olie i æsker indførtes kg. 414 386 af værdi lire 663 040, hvoraf fra Frankrige kg. 138 883, Spanien kg. 141 949 og Portugal kg. 124 507.

Af thunfisk i olie indførtes kg. 1 967 687 af værdi lire 2 656 395, hvoraf fra Spanien kg. 1 935 176.

Af anden fisk i olie og konserveret indførtes kg. 43 603 af værdi lire 69 655.

Den samlede værdi af fiskeindførselen til Genua fra udlandet skulde efter toldvæsenets opgaver udgjøre lire 12 851 855, hvori den norske fisk skulde deltage med ca. $\frac{1}{7}$.

Efter den officielle statistiks (for 1899 reviderede) tabeller var hele Italiens indførsel af „tilberedte fiskevarer“:

	1900.	1899.
	Kvintaler 446 002	442 073
hvoraf fra		
Østerrige-Ungarn	8 276	5 073
Danmark	2 438	3 803
Frankrige	54 235	59 686
Tyskland	9 750	15 151
Storbritannien	163 924	138 572
Portugal	6 001	5 754
Spanien	101 188	93 994
Sverige og Norge	65 521	83 727
Afrika	11 358	14 747
Nordamerika	22 247	20 718
Andre lande	1 064	884

Tran. Efter toldvæsenets opgaver skulde der være indført til Genua i 1900:

	Kg.	Værdi i lire.
1. Ikke særskilt nævnte medicinalske stoffe (hvori indgaar tran)	2 566 349	4 619 340
2. Urenset fisketran	557 258	239 640

Under no. 1 opføres Sverige og Norge med kg. 142 029, England med kg. 1 292 822 og de forenede Stater med kg. 675 852. Under no. 2 Sverige og Norge med kg. 4 993, England med kg. 270 483 og Spanien med kg. 216 123.

Efter skibsførernes opgaver ankom med norske fartøjer direkte fra Norge 1 969 tdr. tran, ialt ca. 236 000 kg. medicinal- og industrivarer. Den indirekte

indførsel søværts fra Norge er i generalkonsulatets periodiske opgaver anslaaet til 824 tdr. og 206 kasser. Efter meddelelser i en herværende avis skal indførselen af tran søveien til Genua fra andre lande end Norge have udgjort:

Fra Antwerpen og Amsterdam 530 tdr. og 20 kasser, fra Hull og Liverpool 349 tdr., Hamburg 320 tdr. og 6 kasser, Glasgow 567 tdr., New York 994 tdr., ialt 2760 tdr. og 26 kasser, samt 310 tdr. thunfisktran fra Spanien og Portugal. Den meste fisketran gaar til det indre af landet.

Efter private opgaver skulde priserne hersteds have været:

for lys	1899 lire 80,	1900 lire 70
„ brunblank . .	„ „ 70,	„ „ 65
„ brun. . . .		„ „ 50

alt pr. tønde à 100 kg. ufortoldet.

Af brun tran, der er industrivare, skal der ikke komme meget. Efter hvad der opgives, foretrækker garverierne her thunfisktran, der skal være tættere og ved garvningen forøge læderets vægt.

Angaaende fiske-, specielt hvalolie, til belysnings- og forbrændingsolie med skriver den i forrige aarsberetning nævnte forretningsmand følgende:

„Sæsonen for konsumen i Italien af fiskeolier, specielt af hval, sæl og torsk, raffineret og affarvet, til forbrænding varer almindelig fra oktober til marts.

I afvigte sæson var indførselen endnu større end før, delvis paa grund af den daarlige olivenhøst, samt prisen i forhold meget højere. Vi anslaaer approximativt indførselen i det forløbne aar til ca. 8000 tdr. Det største bidrag hertil leverede de forenede amerikanske Stater og England, hvorved er at mærke, at medens i mange aar udførselen af disse olier foregik næsten udelukkende fra England, har de forenede Stater for ganske faa aar siden begyndt at deltage heri og hurtig trængt sig ind paa første plads, saa at de maa befrygtes ganske at ville bemægtige sig denne handel.

Norge deltager kun lidet i denne import, skjønt dets export heraf kunde være meget større paa grund af dets gunstige beliggenhed og betydelige fiskerier.

De fiskeolier, som hidtil almindelig er bleven indført hertil, har været raffinerede og farveløse, altsaa allerede færdige til forbrænding. I denne sæson er indtraadt en, efter vor mening, mærkelig forandring, idet flere anlæg til raffinering af disse olier forberedes, og to allerede er i virksomhed her i Ligurien; for fremtiden vil saaledes den største del af indførselen til Italien ikke udgjøres af raffinerede, men af raa olier i naturlig tilstand. Dette vil muliggjøre en større indførsel, og den her forarbejdede olie vil naturlig koste mindre, da vi vil blive uafhængige af Skotland og andre lande, som har faaet olie fra Norge og solgt den raffineret i Italien. Vi henleder derfor i tide de nordiske produktionslandes, navnlig Norges, opmærksomhed paa dette vigtige faktum. Man tænker ikke der nu mere paa at anlægge raffinerier til efterligning af de engelske, men vil strax kunne faa en let afsætning for sit raastof og med større fordel, hvis man kan benytte sig af dette marked og knytte direkte

forbindelser med Italien, der sikkerlig nu er blandt de fornemste indførselslande for fiskeolier.“

J e r n. Efter toldbodens opgaver, sammenholdt med skibsførernes oplysninger, skulde indførselen fra Sverige og Norge have udgjort ca. 1 080 000 kg. jern af alle slags, hvoraf fra Norge ca. 490 000 kg. gammelt jern og skinner. At erholde nærmere oplysninger om denne indførsel er vanskeligt, da der i Genua ikke er nogen større importør af svensk jern, hvilken vare gaar til det indre af landet, især til Turin. Fortegnelse over importører findes indtaget nedenfor under „Turin“.

Indførselen til Genua fra Sverige af maskiner m. m. skulde efter den af toldboden givne oversigt i 1900 have været af betydelig højere værdi end i 1899, nemlig lire 113 056 mod lire 38 953. Ogsaa dette er imidlertid særlig vanskeligt at kontrollere, da afsætningen væsentlig foregaar udenfor Genua. At adskillige maskiner af svensk fabrikat indføres som tysk vare, er antageligt.

Af svensk hesteskosøm opgives at være indført 250 000 kg., hvoraf til leverance i Genua 94 000 kg. Priserne var fra lire 62—lire 112 efter de forskellige numere pr. 100 kg. cif. italiensk havn, altsaa ufortoldet.

En artikel, hvoraf der indføres betydelige mængder til Italien, er kobbervitriol (solfato di rame), der benyttes som et middel mod vinlusen og saaledes har anvendelse overalt i landet. I 1900 var indførselen deraf til hele Italien kvintaler 321 273 (1899 kv. 274 078) til værdi lire 20 882 745 (1899 lire 17 266 914). Af indførselen i 1899 angives som kommet fra England kvint. 178 517, af værdi lire 11 246 571, fra de forenede Stater kr. 59 047, lire 3 719 967, Spanien kvint. 9 930, lire 625 590, Tyskland kvint. 8 595, lire 541 485 og Østerrige kvint. 8 559, lire 539 217. Den engelske, der skal holde 98—99 pct., skal være den bedste, og prisen derfor opgives til 600 lire pr. ton. Efter forespørgsler fra en agent om, hvorvidt varen kunde faaes hos os, blev oplyst, at den eneste svenske fabrik, der befattede sig dermed, allerede havde bortsat sin produktion for nogen tid, medens den i Norge før drevne produktion deraf nu er ophørt.

T r æ m a s s e. Efter toldvæsenets opgaver skulde indførselen til Genua have udgjort:

af cellulose kg. 599 157 af værdi lire 179 797, hvoraf fra Tyskland kg. 266 890, England 105 570, Holland 43 840, de forenede Stater 182 857.

Tør mekanisk træmasse kg. 398 737 af værdi lire 69 797, hvoraf fra Tyskland kg. 301 396, England 21 450, Sverige 75 891.

Indførselen til hele Italien, kvintaler 219 684, var efter den officielle statistik fordelt saaledes: Fra Østerrige-Ungarn kvintaler 128 399, Belgien kvint. 2 741, Tyskland kvint. 60 509, Sverige og Norge kvint. 1 127, Schweiz kvint. 5 148, andre lande kvint. 21 760. Heraf fremgaar, at kun en forholdsvis ringe del indføres over Genua.

Efter opgivende findes der i Italien 180 papirfabriker, der arbejder med træmasse. Priserne for træmasse skulde efter private meddelelser ved aarets begyndelse dreie sig om lire 18.50—20 pr. kvintal franco Genua.

Træmasse skal tilvirktes af de større papirfabriker. Af den ikke ubetydelige kvantitet, som indføres, kommer det meste fra Østerrige og Tyskland, da disse landes nære beliggenhed gjør, at transportomkostningerne ikke spiller nogen større rolle.

Produktionen af cellulose er i Italien meget ubetydelig, og man er for samme henvist til Tyskland og Østerrige. Indførselen fra Sverige og Norge er meget begrændset, og de dersteds producerede sorter skal ikke have vundet anerkjendelse.

Trælast. Efter private opgaver indførtes:

Af pitchpine, hugget, 100 std. à lire 260, l. 26 000, saget	
9 127 std. à l. 320, l. 2 920 000, bord std. 4 240 à	
l. 340, l. 1 441 600, ialt.	lire 4 388 240
„ gran og furu fra Adriaterhavet, Galatz, Bosnien etc,	
længde 4 m., bredde fra 16 cm., tykkelse cm. 1—6,	
kubikmeter 40 000 à l. 42	„ 1 680 000
„ gran, hugget og skaaren, kubikm. 20 000 à l. 40. . .	„ 800 000
„ bord fra Canada og St. John's, kubikm. 2 500 à l. 45	„ 112 500

Fra Sverige ankom 2 ladninger, efter toldopgaverne kg. 1 711 500 af værdi lire 139 132.

Kul. Efter opgave af et importhus indførtes:

	Til Genua.	Til Savona.
1891. . . tons	1 463 657	tons 369 829
1892. . . „	1 529 153	„ 374 262
1893. . . „	1 610 881	„ 387 675
1894. . . „	1 867 607	„ 479 928
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
1900. . . „	2 455 623	„ 610 200 (efter toldstatistiken 675 853).

Arbejder i Genuas havn. Af saadanne er efter oplysninger, modtaget af ingenørvræsenet, udført i 1900:

Forlængelse med 200 meter af molo Biagio Assereto, der snart antages at ville blive færdig; udfyldning af bugten „Mandraccio“; istandsættelse og forstærkning af den del af jetéen „Duca di Galliera“, som blev ødelagt ved stormen i 1898; opførelse af et elektrisk fyr paa samme jetée samt regulering af jernbanesporene i gaden „Carlo Alberto“ og anlæg af en kai i den saakaldte „Darsena“.

Streiker. I afvigte december maaned foregik en almindelig arbejdsnedlæggelse i Genua, grundet paa, at præfekten havde ladet lukke det her-

værende arbejds kontor (Camera del Lavoro) samt lignende kontorer i de nærliggende byer Sampierdarena og Sestri Ponente. Efterat repræsentanter for arbejderkontoret var afreist til Rom for at forelægge sagen for regjeringen samt efter stedfundne forhandlinger med autoriteterne i Genua, blev tvisten bilagt, og arbeidet efter faa dages forløb gjenoptaget.

I april maaned d. a. udbrød en ny stor streik blandt besætningerne paa italienske skibe, der havde opstillet en række af fordringer, dels paa lønsforhøielser, dels om andre kontraktvilkår, hvorved retten til ansættelse af søfolk delvis vilde blive lagt i arbejderassociationernes hænder. Det lykkedes de store dampskibsselskaber for en del at erstatte det streikende personale med nyt. I slutningen af april indgik rederne paa under forskellige reservationer at overgive sagen til voldgift af ministerpræsidenten.

Medens telegramporto en mellem Sverige og Italien er 26 centesimi pr. ord foruden en grundtakst af 1 lire, er porto en til Norge adskillig høiere, nemlig 34 cent. pr. ord. Til England er porto en 26 og til Danmark kun 23 cent. pr. ord. En eventuel nedsættelse vilde være af interesse for forretningsfolk.

Pengeforhold. Kursen paa rentebærende italienske statspapirer (rendita italiana) og agio mellem italienske papirpenge og guldmynt har i 1900 stillet sig saaledes:

	Rendita italiana.	Agio.
Ult. januar	100.04, 100.12, 100.08	107.20
„ februar	100.43, 100.51, 100.50	107.02 ¹ / ₂ à 107.05
„ marts	100.55, 100.60, 100.62	106.90 - 106.86 ¹ / ₄
„ april	100.72, 100.75, 100.76	106.12 ¹ / ₂ - 106
„ mai	100.25, 100.27 ¹ / ₂ , 100.20	106.05 - 106.06 ¹ / ₄
„ juni	100.47 ¹ / ₂ , 100.40, 100.47	105.90 - 105.95
„ juli	97.60, 97.87	106.70 - 106.67
„ august	100.10, 99.92, 100	106.45 - 106.40
„ september	99.30, 99.22, 99.18	106.75 - 106.72
„ oktober	99.86, 99.83, 99.87	106.65 - 106.67
„ november	100.47, 100.52	106.60 - 105.52
„ december	100.88, 100.95, 100.91	105.45 - 105.40

Reisende paa Rivieraen, især den vestlige del, er ofte udsat for dristige tyverier, dels i jernbanevogne, dels paa stationerne. Forsigtighed maa derfor tilraades. Heller ikke bør man føre penge og værdisager i sine kufferter, da disse undertiden aabnes og plyndres under reisen.

Svenske og norske firmaer, etableret i distriktet.

I Genua: F. W. Mowinckel, Piazza Pelliceria 5. Etableret 1845. Fiske- og kommissionsforretning. Norsk.
 Trumphy, Hugo og Eugenio. Via Fossatello 16. Etableret 1876. Skibsmæglerforretning. Norske.

Arfwedson, John. Vico della Vena 4. Etableret 1888. Agenturforretning. Svensk.

Jacobsen, Christen. Via S. Luca 6. Etableret 1899. Børsmægler. Norsk.

Nilsen, Herman Marius. Galleria Mazzini 5. Etableret 1899. Agent i likører og vine. Norsk.

I Livorno: Herman Trumpy. Medarbeidere: Enrico Trumpy og Giacomo Trumpy. Etableret 1857. Scali Finochietti no. 3. Dampskibsagent og kulimportør. Norsk.

Generalkonsulatets kontor er i Via Mameli no. 36, aabent 10—12 og 1 $\frac{1}{2}$ —4.

Vicekonsulaterne.

Milano. (Vicekonsul Szyllanskis beretning.)

Idet jeg fremsender en liden oversigt over nogle industrier i Lombardiet og specielt i Milano samt visse exportartikler fra Sverige og Norge, bemærkes, at de tal, som ikke er taget fra den officielle statistik, men fra private opgaver, antagelig er for smaa, da man vanskelig faar dem nøiagtige ved henvendelse til forretningsmænd. Paa grund af det italienske skattesystem, specielt indtægts-skatten, der er meget høi (fra 13 til 20 pct. af indtægten), og skatteopkrævernes adgang til at benytte alle midler for at faa rede paa den skattepligtiges indtægt, er det meget vanskeligt at faa korrekte opgaver over en handelsmands eller fabrikants operationer, da disse altid har betænkeligheder ved at give oplysninger af frygt for, at skatteoppebørselsbetjentene skal blive kjendt dermed og skattelægge dem høiere. De svarer derfor nødig og angiver sine forretninger med for smaa tal.

For nogle artikler kan konsumtionen specielt for Lombardiet ikke opgives. Byernes octroiopgaver er ikke til stor nytte, da de fornemste handlende alle har sine oplag udenfor octroiien (fuori dazio) til landets forsyning. Man maa saaledes nøie sig med statistikens opgaver over konsumtionen i almindelighed og approximative tal for den lokale konsumtion.

Agerbrug. Specielle kulturer i Lombardiet er: Dyrkning af ris; dyrkning af oversvømmet sletteland (marcite), som kan slaaes indtil 8 gange aarlig; dyrkning af morbærtrær (gelsi), hvis blade benyttes til føde for silkeorme og kvæg, samt dyrkning af hvede og mais (grano turco). I det øvre Lombardi dyrkes ogsaa vin i mindre maalestok.

Med hensyn til dyrkningssystem og mekaniske midler til dyrkningen staar Lombardiet tilbage for Syditalien, hvor de store eiendomme er fremherskende og agerbrugsmaskinér mere udbredt. Hvad enten det nu er paa grund af eiendommenes udstykning eller paa grund af de specielle kulturer — der som ris og oversvømmet land fordrer et helt system af vandledninger for at holde marken under vand — eller paa grund af morbærtræerne, der plantes i stor mængde mellem kornet paa agrene og begrænder rummet, medens maskiner

behøver megen plads for at kunne arbeide bekvemt; faktum er, at brugen af maskiner kun gaar langsomt frem, og at jorddyrkningen endnu er som for femti aar siden.

Af disse grunde har fabrikationen af landbrugsmaskiner ikke udviklet sig i samme forhold som de andre industrier, og de faa saadanne, som anvendes, er for en stor del indført, medens landbrugsredskaber, som almindelige plouge, harve etc., næsten udelukkende fabrikeres i Italien.

I toldstatistiken for hele Italien opstilles for indførsel kun to kategorier af landbrugsmaskiner. Den første indbefatter lokomobiler, den anden alle andre maskiner. Efter statistiken for 1899 var indførselen deraf næsten fordoblet i et aar. Der indførtes af lokomobiler (kategori 1):

	1898.	1899.
	Værdi i lire.	Værdi i lire.
Fra England	749 280	1 122 240
„ Tyskland	26 520	66 300
„ Sverige og Norge	26 520	41 000
„ andre lande	13 080	36 690
Ialt værdi i lire	815 400	1 266 230

Som man vil se, indtager England første plads, medens Sverige og Norge, der i 1898 stod ved siden af Tyskland, er gaaet forbi af det sidste, som i løbet af et aar har mere end fordoblet sin udførsel.

Andre agerbrugsmaskiner (kategori 2):

	1898.	1899.
	Værdi i lire.	Værdi i lire.
Fra England	915 007	997 500
„ Tyskland	837 950	1 429 100
„ de forenede Stater	528 519	982 000
„ andre lande	217 527	453 000
Ialt værdi i lire	2 499 003	3 861 600

Ogsaa her gik England i spidsen, men staar stille, medens Tyskland vinder terræn.

Meierier. Blandt agerbrugsindustrier er denne en af de mest udviklede i Lombardiet.

Kjørene er for en stor del af schweizisk race (Schwytz), der let vænner sig til klimaet paa Lombardiets sletter. Man beregner, at et dyr af denne race giver 2 500—3 000 liter aarlig. I den senere tid har man begyndt at indføre den hollandske (frisiske) race, som giver mere melk, men denne er der-

imod ikke saa anseet, da den indeholder meget mere vand. De metoder, som benyttes til at forarbejde melken, er for en stor del primitive. Enhver eier af en nogenlunde stor hjord forarbejder melken hos sig selv med primitive apparater. Alene en del af den i provinsen Lombardiet tilvirkede melk, men den forholdsvis vigtigste, forarbejdes i mekaniske meierier, der i antal er ialt 25—30, fordelt over hele distriktet. Nogle af disse meierier forarbejder 300—400 hektoliter melk daglig og er særlig indrettet paa produktion af smør. For den melk, som meierierne indkøber, betaler de producenterne 11—12 lire pr. hektoliter efter oprindelsen og kvaliteten af de indeholdte fedtstoffer. Nogle meierier tilbageleverer melken efterat have fraskilt smørret, og isaafald er selvfølgelig prisen mindre. Den afskummede melk tjener til kreaturføde.

Det beregnes, at de meierier, som arbejder med maskiner, kan ekstrahere ca. 4 pct. smør, medens man ved separation efter den gamle metode ved at lade melken staa og skumme den kun udbringer 3 pct. Derimod kan den melk, som forarbejdes ved maskiner, ikke anvendes til ostefabrikation, hvorimod den paa anden maade afskummede melk tjener til tilvirkning af parmesanost (grana), for hvis tilvirkning midtpunktet ikke er provinsen Parma, men nærmest Lombardiet ved Lodi og Codogno (mellem Milano og Piacenza). Nogle meierier forsøger vistnok at fabrikere ost af mindre fin sort med melk, separeret paa mekanisk vei, ved at erstatte den borttagne fløde med margarin, men disse forsøg har hidtil ikke været heldige, og de fleste af disse fabrikker har ondt ved at blive af med sin melk. Det kan siges, at de mekaniske meierier i Lombardiet vil lønne sig, naar man finder midler til at nyttiggjøre kaseinet. Nu staa de sig ikke meget godt. Man sælger for tiden lombardisk smør i England for lire 2.70—lire 2.80 pr. kg. En hektoliter melk, udbringende 4 pct. eller 4 kg. smør, giver saaledes $4 \times 2.80 =$ lire 11.20, medens man betaler 11—12 lire pr. hektoliter melk. Profitten for denne industri maa saaledes bestaa i benyttelsen af kaseinet, som bliver igjen efter udvindingen af smørret.

Staten har to meieriskoler, i Lodi og Orsinuovo.

Telefonapparater. Nøiagtig opgave over indførselen har ikke kunnet faaes. „La Società telefonica per Alta Italia“, der har sæde i Milano og har koncession paa telefonerne i Milano og Turin, for kun at nævne disse to store byer, køber sine apparater i Frankrige og Tyskland, medens en mindre del fabrikeres i landet selv. I indførselsstatistikken angives ikke disse apparater særskilt, men under rubriken: „Strumenti d'ottica, di calcolo etc.“.

Knivsmedarbejde opføres heller ikke særskilt, men under rubriken „Strumenti d'acciajo per Arti e Mestieri, mercerie“.

Hvalolie (fiskeolie) konsumeres i meget smaa kvantiteter ved tilberedning af huder og leveres af huse i Hamburg og Triest. Her foretrækkes almindelig thunfiskolie, der produceres i større mængder under fiskerierne i Sicilien og Sardinien, og det uagtet dens høiere pris, da den er federe og skal gjøre skindene tungere. Thunfiskolie sælges for ca. 60 lire pr. 100 kg. netto leveret. Genua for den fra Sardinien. Olie fra Sicilien betinger 2—3 lire pr. kvintal mindre.

Papir. Indførselen af papir tiltager kun lidet, som det fremgaar af tallene for 1898 og 1899. Toldstatistiken har kun to klasser:

- a. hvidt eller farvet i massen, uden linier;
- b. farvet malet eller forgyldt.

- a. Af den første sort indførtes i 1898 kvintaler 5 168 af værdi lire 387 600
- 1899 — 6 401 - — „ 453 075

Indførselen fordeltes saaledes:

Fra	1898.		1899.	
	Kvintaler.	Værdi i lire.	Kvintaler.	Værdi i lire.
Tyskland . . .	2 333	174 975	3 043	228 225
Østerrige . . .	1 021	76 579	1 006	75 450
England . . .	529	39 675	440	33 000
Schweiz . . .	152	11 400	302	22 650
Andre lande . .	1 133	84 971	1 595	93 750
Ialt	5 168	387 600	6 386	453 075

Heraf sees, at udførselen er i tilbagegang fra alle lande, undtagen Tyskland og Schweiz, med hensyn til kvantitet, medens der er nogen forøgelse i værdien pr. indført kvintal.

- b. Af farvet, forgyldt eller malet papir indførtes:

	1898.		1899.	
	Kvintaler.	Værdi i lire.	Kvintaler.	Værdi i lire.
Tyskland . . .	2 653	424 480	1 817	290 720
Østerrige . . .	106	16 960	101	16 160
England . . .	440	70 400	295	47 200
Belgien . . .	238	38 080	136	21 760
Andre lande . .	—	175 200	457	73 120
Ialt		725 120	2 806	448 960

Det er at bemærke, at indførselen af denne artikel til Italien er gaaet ned i et aar med næsten 40 pct.

Kemisk træmasse (cellulose). Indførselen udgjorde i de to aar 1898 og 1899:

Fra	1898.		1899.	
	Kvintaler.	Værdi i lire.	Kvintaler.	Værdi i lire.
Østerrige . . .	112 881	3 386 430	95 661	2 869 830

Tyskland	45 297	1 358 920	57 132	1 713 960
Belgien	6 268	188 040	—	—
Holland	—	—	15 442	463 260
Sverige og Norge . .	3 053	91 720	2 259	67 770
Andre lande	13 814	414 280	10 353	310 650
Ialt	181 313	5 439 390	180 847	5 425 470

Indførselen er i nogen nedgang. Østerrige, som længe har indtaget første plads, synes at vige for Tyskland.

Tør mekanisk træmasse. Indførselen var i 1898 og 1899:

Fra	1898.		1899.	
	Kvintaler.	Værdi i lire.	Kvintaler.	Værdi i lire.
Østerrige	17 998	269 970	19 619	313 904
Tyskland	6 742	101 130	6 966	111 456
Sverige og Norge . .	5 563	83 445	4 558	72 960
Andre lande	390	5 850	1 546	24 704
Ialt	30 693	460 395	32 689	523 024

En liden forøgelse af indførselen fra alle lande undtagen Sverige og Norge.

Stokfisk. Konsumtionen heraf er meget begrændset i Milano, hvor den kun benyttes af de smaa venetianske, genuesiske og toskanske kolonier. Indførselen hertil er uden betydning.

Klipfisk. Den kvalitet, som foretrækkes i Milano og Lombardiet, er den, som er bekjendt under navn af „Lavée de Bordeaux“. Man forbruger ogsaa „Labrador“, naar prisen derfor er 4—5 frcs. pr. kvintal lavere end „Lavée“. De kvaliteter, som er kjendt under navn af Islanda og St. Pierre, har en begrændset konsumtion og sælges kun om sommeren og høsten. Saavidt mig bekjendt er der ikke i Milano noget hus, som specielt befatter sig med salg af stokfisk og klipfisk. De sælges af fiskehandlerne sammen med andre artikler, og disse forsyner sig i Genua eller Venedig. Det har derfor været umuligt, selv approximativt, at vide, hvormeget af denne artikel der konsumeres i Milano.

Sild. Af lignende grunde er det umuligt at kjende den lokale konsumtion af sild.

Fyrstikker. Det syndikat eller selskab, som har absorberet de vigtigste fyrstikfabriker, som omtalt i forrige aars rapport, vedbliver at arbeide godt, og udførselen af fyrstikker er større i dette aar end i det foregaaende. Selskabet har navn af „Società Anonima fabbriche riunite di fiammiferi“ og har en kapital af 5 600 000 lire.

Turin. (Vicekonsul Rossis beretning.)

Fisk. Stokfisk har intet marked i Piemont, da man herved ikke kan forstaa salg af et snes baller, som kan placeres i aarets løb. Denne vare efterspørges kun af nogle liguriske, venetianske eller syditalienske familier, som bor i Piemont.

Klipfisk. Norsk klipfisk er ukjendt i Piemont. Markedet dækkes ganske ved den islandske og franske (Bordeaux, Port de Bouc og Cette). Af Labrador konsumeres næsten intet, da man her ønsker stor kvalitet. Den franske (Lavé) ekspederes til Piemont næsten udelukkende fra Livorno paa grund af det fortrin, som den franske stat tilstaar ved at betale en præmie af 16 francs pr. kvintal for fisk bestemt til Livorno, medens den, der sendes til Genua, kun faar 12 francs. De to sorter konsumeres i omtrent lige forhold, skjønt den islandske kan tabe terræn, hvis afsenderne viser ligesaa liden omhu i sine expeditioner som iaar. Dog antages importen af Lavé at være lidt mindre end af islandsk, skjønt det er vanskeligt at bedømme dette nøie, da expeditionen fra Livorno foregaar i smaa partier.

Engelske sild fra Yarmouth og franske fra Boulogne og Fécamp er de eneste, som konsumeres i Piemont; de engelske er afgjort foretrukket. Da konsumtionen er ringe og meget fordelt, har talopgaver ikke kunnet erholdes.

Ovenstaaende opgaver har jeg erholdt af huset Domenico Pelazza, det vigtigste i disse artikler hos os.

Maskiner. Nordamerika indfører ikke sine maskiner til Piemont, fordi det har solgt sine patenter til Schweiz og England, der sender os væve- og spindemaskiner, hvilke forøvrigt fabrikeres ligesaa godt i Italien. Faktisk foretrækkes de italienske, da de er af samme godhed, og man ikke har at betale fragt og told.

Tyskland indfører en stor del maskiner, nemlig spindemaskiner, hjælpe-maskiner til vævning og maskiner til glatning (finissaggio) af tøier. Fra Tyskland kommer pumper, hvorefter der, som det synes, indføres mange til Piemont.

Fra udlandet indføres ikke meget af knive, der næsten alle fabrikeres i Italien.

For jern, tran og cellulose har forholdene været uforandret i de sidste aar.

Følgende opgave meddeles (uden forbindtlighed) over de vigtigste importører af svensk jern i Turin:

Baer, Alberto, Corso Re Umberto 17; Ballada, Francesco, Corso Firenze 17; Baravalle, Edoardo, ingeniør, Via Venti Settembre 58; Bercio, Secondo, Via S. Anselmo 32; Beretta, Andrea, Barriera di Lanzo; Boella, Vittorio, Via Montebello 27; Borgogno, Antonio, piazza Carlo Em II no. 1; Canavesio, Giov., Corso Brescia 15; Caveglia, Fratelli, Via Cottolengo 2; Colla Fratelli, Corso S. Maurizio 63; Daneo Fratelli, Via S. Anselmo 16; Delapierre, Roberto, Via Reggio 6; Falco, Aristide, Corso S. Maurizio 65; Fogliano, Carlo, Corso Principe Oddone 22; Giachero e Delponte, Via Arcivescovado 3; Liprandi, Giuseppe,

Corso S. Maurizio 27; Giachero e Luino, Via Deposito 11; Lusso, C. e Co., Via Montebello 34; Marchese e Bannier, Via Torino 13; Noberasco Giulio, Corso Sommeiller 20; Piana, Giovanni, Via del Carrinne 26; Penotti Giov., Via Lagrange 24; Poceardo Gius. e Co., Via Ponte Mosca 22; Porta, G. B. e Co., Via Madama Cristina; Schlaepfer e Co., via Cigna 1.

Alle de her nævnte har betydelige jernstøberier. Blandt de talrige engros-handlere er: Gotteland, Francesco, Via S. Secondo 11; Frache, Arturo, Via Palazzo di Città 13; Mussa, Bucciotti e Comp., fabbrica viti e chiodi, Via Botero 29; Ferri Fratelli, Via Saluzzo 17.

Udenfor Turin: Ferriera Vandel, Avigliana, Ferriera Gatti e Debernardi, Avigliana; Ferriera di Gravellona, Toce; Sulzer et Güller, Hône Bard; Fabbrica chiodi ferro bianco, Pinerolo.

D'hrre Sulzer et Güller har svenske arbejdere og betjente, og arbejder kun med svensk jern og jern fra Aostadalen. Fabriken i Pinerolo benytter næsten udelukkende svensk jern.

Der er derhos i Turin ca. 100 mindre betydelige støberier og jernhandlere.

San Remo.

(Vicekonsul Marsaglias beretning.)

Af stokfisk indførtes 145 kvintaler og klipfisk 57 kvintaler, af Labrador og fransk røgesild, konserver, salt fisk etc., er det meste af engelsk og italiensk fabrikat, men detaillisterne forsyner sig for det meste fra Genua.

Intet svensk eller norsk skib indkom i havnen i 1900.

Savona.

(Vicekonsul Martinengos beretning.)

Indførselen i 1900 var 856 000 tons mod i 1899 905 514 tons Af indførselen vedkom kystfarten 57 169 tons.

Nedgangen i importen skyldes en forbigaaende grund, nemlig en mindre indførsel i 1900 af raastoffene gammelt jern, staal og støbegods til vor største metalfabrik.

Som bekjendt maatte for omtrent et aar siden alle saadanne anlæg indskrænke sin fabrikation, og endog ganske ophøre, dels paa grund af den overdrevne produktion i de forløbne aar og store beholdninger, dels paa grund af den stærke prisstigning paa kul, der gik op lige til det dobbelte og mere end i 1899, samt af andre mere udenfor liggende aarsager. Paa grund heraf faldt mporten af disse raastoffe fra 111 900 tons i 1899 til 34 000 tons, hvilken nedgang væsentlig beror paa mindre virksomhed i vor største metallurgiske

fabrik, nu kaldet „Società Siderurgica di Savona“, før „Alti Forni ed acciaieria di Terni“, der blev afstaaet til et konsortium af kapitalister med en aktiekapital af ca. 4 millioner, hvoriblandt grev Raggio, Banca Commerciale, Banco Sconto Sete og andre mindre.

Medens dette faktum viser en forhaabentlig forbigaaende stagnation i de nævnte industrier, viser den ikke, at havnerørelsen i det hele er aftaget, da der, som det fremgaar af toldstatistikken, af alle de andre varer var en større indførsel af ca. 40 000 tons forskellige varer, hvoriblandt især kul, der figurerer med et merbeløb af 20 931 tons. Af andre varer opgives indførselen af:

Petroleum i 1900 til	54 320 tons	mod i 1899	35 068 tons
Trælast - — —	2 570 ”	” - —	52 ”
Kalk, gibs og cement	349 600 kvint.	” - —	331 459 kvint.

I kystfarten viser sig en nedgang fra 60 346 tons i 1899 til 57 169 tons i 1900. Denne forskjel skyldes især den mindre indførsel af salt til statens herværende oplag, som formidler konsumtionen i fire provinser, Alessandria, Cuneo, Portomaurizio og provinsen Genua. Det nævnte oplag kan indeholde ca. 80 000 tons salt, der fornyes hvert halvaar og aarlig giver anledning til en omsætning af 160 000 tons.

En vigtig indførselsartikel er kalk, cement og gibs, derefter salt, jern og svovl.

Indirekte indførtes fra Genua endel varer, der ikke er opført i toldstatistikken, hvoriblandt stokfisk og klipfisk. Den kommunale afgift (dazio) for denne vare er lire 8. Der indkom af fisk kvint. 630, hvoraf kvint. 30 salt sild. Kvaliteten befandtes, specielt forsaavidt angik norsk stokfisk, tilfredsstillende, men prisen har i de to sidste aar været for høi, hvorfor konsumtionen er begrændset, medens den, hvis de lavere priser fra forrige aar kommer igjen, endog vil kunne fordobles.

Udførselen udviser en forøgelse af 8 565 tons. Den bestod væsentlig af nedlagte frugter fra firmaet Silvestre et Allemand (der forsendes næsten over hele Europa), tørrede kastanier fra omegnen af Savona, tøndebaand, chinotti (småa citroner), grønsager, brændeved, stentøi og glasvarer samt sten og marmor. I kystfarten udførtes kalk og cement, gibs, gjødning, trækul, mursten, glas, porcellæn etc.

Af afgaaede ladede skibe var der en forøgelse, idet antallet var 530 dr. 80 506 tons mod 541 dr. 72 492 tons i aaret 1899. Af disse skibe afgik imidlertid endel tildels i ballast. Af indførselen foregik den største del under fremmed flag, men udførselen væsentlig under italiensk.

De ovennævnte „chinotti“ (småa citroner) konsumeres hovedsagelig i Frankrige. I gode aar kan produktionen i Savona og omegn anslaaes til 15—20 millioner. Efter omstændighederne og aaret er prisen fra 6 til 15 lire pr. mille.

Af ladede dampskibe ankom i 1900 354 dr. 448 259 tons mod i 1899 394 dr. 494 445 tons, hvilken nedgang var en naturlig følge af den formindskede indførsel. Derimod viste seilskibene en liden fremgang. Af de

i 1900 ankomne dampskibe var engelske 184 dr. 260 164 tons. Næsten alle de ankomne ladede seilskibe var italienske med undtagelse af et norsk, et dansk og tre græske af en samlet drægtighed af 2 306 tons.

Af svenske og norske skibe ankom 21 dr. 25 541 tons, hvoraf svenske 4 dr. 5 249 tons, mod i 1899 ialt 24 dr. 29 362 tons.

Industrier. Som nævnt har metalfabriken „Società Siderurgica“ i Savona maattet indskrænke sin produktion betydeligt, idet personalet er gaaet ned fra 2 000 til 1 300 arbejdere.

En ny industri er begyndt i Savona, nemlig produktion af alkohol, der er paabegyndt af et anonymt selskab i Milano med en aktiekapital af 2 millioner lire, hvoraf indbetalt $\frac{3}{10}$. Det synes at ville arbejde i stor maalestok, efter hvad der siges med en produktion af 100 hektoliter alkohol daglig, hvilket ogsaa vil bevirke en forøgelse af skibsfarten for raastofte, som maa indføres til fabrikationen af alkohol, f. eks. korn.

I bygning af træskibe har der været en liden fremgang, idet der nemlig for et fransk hus er bygget i 1900 3 seilskibe for fisket under Island, samt derhos to andre for italiensk regning. Hidtil har seilskibsværfterne i lang tid staaet tomme.

Paa grund heraf, samt formedelst efterspørgselen fra hr. Giacomo Viglionis damp-sag i Savona og hr. Giacomo Piccardos vandsag i Santuario ved Savona, har der været en tilvæxt i indførselen af bygningsvirke. Dette kommer for det meste fra Genua i flaader, medens det mindre virke kommer overland, ogsaa fra Genua.

Fra Østerrige (Tirol) indførtes i 1900 16 655 tons planker, der betaler en kommunal told af 5 lire, som tilbagebetales, naar de ikke bearbejdes eller konsumeres til lokal afsætning. Ubearbejdet bygningstømmer er frit.

Savona, der efter sidste folketælling har en befolkning af 28 640 personer, føler ønskeligheden af at deltage i den forøgelse i trafikken ved aabningen af nye forbindelser med Centraleuropa, hvortil saavel det som Genua er bestemt ved sin særlige beliggenhed i den liguriske bugt. Savona søger at forbedre sin havn og holder nu paa at forlænge moloarmen mod nordøst til venstre for indløbet med kaier af 200 meters længde og 50 meters bredde, dels til losning af varer, dels til større sikkerhed for selve havnen. Man har ogsaa nu fuldendt de tekniske undersøgelser betræffende en ny, lettere og kortere kommunikationslinie mellem Savona og Podalen, til afhjælpelse af de nuværende mangelfulde kommunikationer med det indre, der ikke længere svarer til den nuværende trafiks udvikling.

Spezia.

(Vicekonsul Lardon's indberetning.)

Aaret 1900 har været af stor betydning for Spezias handel, da den nye havn, som man haabede skulde blive færdig i 1896, nu endelig er bleven aabnet for trafikken. Havnen ligger ved enden af bugten ved Spezia, har en

overflade af 70 000 kv. meter med en dybde af 8—8½ meter. Kaierne har en udstrækning af 500 meter med en overflade af 30 000 kvm. En sidebane forener havnen med byens hovedstation, hvorved varerne kan læsses direkte paa vognene. Paa kaierne vil blive anbragt faste kraner til brug ved losning.

Spezias handelshavn, der kan forstørres, synes at have udsigt til en betydelig udvikling, i betragtning af, at jernbanelinien Spezia—Parma sætter havet i direkte forbindelse med Mellemitalien, Schweiz og Sydtyskland, hvorved kan opnaaes hurtigst og fordelagtigst transport af kul, bomuld, korn etc. bestemt til de nævnte lande.

I Spezias havn kan ogsaa fremtidig med større besparelse indlades marmor fra brudene i Carrara, Aulla etc., der hidtil har udgjort den vigtigste udførselsgjenstand fra Livornos havn. Marmorexporten vil saaledes indvirke paa skibsfarten, idet Livorno vil tabe en betydelig del af de skibe, som nu, der regelmæssig indtager denne vare.

Fraseet det store sømilitære arsenal, det første blandt Italiens marine-etablissementer, repræsenteres stedets industrier hovedsagelig af følgende huse:

Selskabet Pertusola med støberi af bly- og sølvsmelt, det største anlæg af denne slags ved Middelhavet. Virksomheden har et omfang af 25 000—30 000 tons.

Skibsværftet Muggiano, til bygning af handelsskibe af jern og staal, hvilket fra udlandet indfører en stor del maskiner og raastoffe.

Luigi Merello, en stor kornmølle, der udfører sine gryn over hele Italien.

Raggio, Fratelli, fabrik af kemiske produkter, superfosfater etc.

Carbonifera Industriale Italiana, til fabrikation af mursten. Produktion 30 000 tons.

Indførselen fra udlandet i 1900 omfattede væsentlig følgende varer:

Vine, spirituos og drikkevarer	liter	7777	Mineraler og metaller	kg.	13 047 003
Linolie og mineralolie	kg.	114 539	Maskiner	”	1 117 150
Kolonialvarer og tobak	”	41 629	Fosfater, cement, terrakotta etc.	”	1 218 116
Kemiske produkter, farver og fernisser	”	643 738	Kul	”	66 653 000
Vævede stoffe af hamp, uld etc.	”	16 030	Kornvarer	”	21 390 915
Trævarer, forarbejdet og ubearbejdet	”	3 498 676	Gjødnings og ben	”	1 749 020
			Diverse produkter	”	16 261

Blandt disse varer figurerer Sverige og Norge alene med en indførsel af 500 000 kg. skaaren trælast.

Der er ikke i Spezia nogen direkte indførsel af tørret eller saltet fisk; hvad der udkræves til stedets behov, kjøbes i Genua og Livorno. Forbruget af stokfisk kan anslaaes til 50 000 kg. aarlig og af klipfisk (baccalà) til 60 000 kg.; af den sidstnævnte sort foretrækkes Labrador, Lavé (fransk) og i ringe kvantitet islandsk.

Udførselen bestod i det væsentlige af:

Olivenolie	kg.	54 537
Almindeligt træ (pinie)	"	450 000
Jernmalm	"	5 163 410
Kobbermalm	"	1 179 100
Jernslagge	"	82 232
Bly i barrer og klumper	"	3 909 050
Forarbejdet marmor	"	744 400
Sten, raa og tilhugget	"	1 184 000
Gjødning	"	220 000
Diverse	"	12 951

Skibsfarten. Efter havnekapteinens opgave ankom til havnen i 1900 597 seilskibe og 284 dampskibe. Blandt disse er det norske flag repræsenteret af 4 dampskibe drægtig 4 031 tons og det svenske af et seilskib dr. 476 tons.

Florents.

(Vicekonsul Ettlingers beretning.)

Da vicekonsulatet i Florents nylig er oprettet, har jeg troet her at burde give en kort almindelig oversigt over Toscanas økonomiske, industrielle og kommercielle forhold, forbeholdende mig i senere rapporter at give mere detaljerede statistiske opgaver.

Toscana er et væsentlig agerbrugende distrikt, hvor man især dyrker vin og oliven. De fornemste landprodukter er saaledes vin og olie, der begge er meget anseet for sin gode kvalitet, ikke alene i Italien, men ogsaa i udlandet og de transatlantiske lande.

Produktionen af korn dækker ikke konsumtionen. Derimod dyrkes tilstrækkeligt til export af grønsager, frugter og blomster. Af æg foregaar en betydelig export, især til Schweiz og Tyskland.

Med hensyn til industri er Toscana endnu langt fra at staa paa høide med Norditalien, men i de sidste aar har der vist sig en betydelig fremgang, som synes at skulle vedblive.

Blandt den toskanske befolknings indtægtskilder maa regnes fremmede, hvoraf der er et stort antal, dels paa gennemreise i Italien, dels under længere ophold. Medens Toscanas byer ved sin rigdom paa historiske og kunstneriske mindesmærker er vel egnet til at tiltrække turister fra alle lande, viser det sig derhos, at mange fremmede og indfødte, der lever af sine renter, finder opholdet i Toscana saa behageligt paa grund af det milde klima, befolkningens høflighed, landets skjønhed, kunstværkerne, den rige vegetation og den billige levemaade, at de opholder sig der længe eller for bestandigt og endog der erhverver fast eiendom. Fremmede eier ogsaa dersteds mange villaer, slotte og godser.

Provinsen Florents. I Florents, Toscanas hovedstad, og omegn er den vigtigste industri, næstefter fremmedtrafiken, straa til hatte. Straaflæt-

ningerne i Florents er kjendt og anseet over hele verden, og udførselen er stedse betydelig. Den kunstneriske keramik er en af alle landes amatører vel kjendt florentinsk specialitet, saavel som mosaik, guldsmedarbejde, kunstsnedkeri etc., specielt som gjengivelse af kunstværker.

Det bør heller ikke forglemmes, at Florents er et af de største markeder for antikviteter samt for ægte perler. Af juvelerer er Florents kjendt som en vigtig plads.

I omegnen af Florents dyrkes ireos florentina, en slags lilie med violette blomster, der intet andet sted besidder den egenskab, der behøves for den anvendelse, som gjøres af denne plantes hvide og tætte rod, nemlig til en eiendommelig parfume, der ligner viol. Den rensede og tørrede rod udføres til Frankrige, England og Tyskland, hvor den anvendes til parfume under navn af iris.

I Prato er der flere betydelige væverier, især for stoffe af kunstuld, bomuld og blandet, hvoraf endel udføres til Orienten og Sydamerika.

Fabrikerne for træfyrstikker i Empoli har tabt sin betydning, efterat der blev paalagt fabrikationen afgift. Fyrstikkerne er for det meste meget ordinære og bestemt for landbefolkningen, hvorimod de mere velstaaende klasser foretrækker voxfyrstikker fabrikeret i Norditalien. Af de saakaldte svenske fyrstikker foregaar ogsaa fabrikation, og endog lidt import fra Tyskland, men i meget smaa mængder.

I Arnodalen findes temmelig mange garverier, hvor man ikke alene forarbejder lammeskind fra Toscana, den romerske Campagne og det neapolitanske, der senere udføres til fabrikation af handsker, men ogsaa kalveskind fra Italien, Kina etc.

Provinsen Arezzo. I Arnos øvre dal er der lag af brunkul, som giver et godt brændemateriale. Gruberne drives af flere eiere, særlig af et selskab, som tillige har smedjer og med gammelt jern producerer et for sin udmærkede kvalitet meget efterspurgt jern.

Af silkespinderier er der ogsaa temmelig mange, og delvis betydelige, i dette distrikt. Der findes ogsaa fabrikker for filthatte, der sælges i udlandet.

Provinsen Livorno. Livorno er ikke alene Toscanas, men hele Mellemitaliens største søhavn. Ligesom Genua for Norditalien og Neapel for Syditalien er for Mellemitalien Livorno den fornemste ind- og udførselshavn. Efter mig meddelte opgaver indførtes af fiskevarer over Livorno i 1900: pressede sardiner og smaa saltede sild kg. 1 723 495, klipfisk og stokfisk kg. 6 138 859, sild, hovedsagelig røget og saltet, kg. 2 087 952. Af disse tal kan man dog ikke bedømme forbruget i Toscana, da endel af den fisk, der indføres over Livorno, afsendes til andre egne, ligetil det neapolitanske, medens det paa den anden side undertiden lønner sig at indføre til Toscana fisk over Genua.

Af saltet sild (salacche) forbruges ikke meget i Toscana, men mere af røgesild. Af stokfisk forbruges endel mellem Pisa, Livorno og Lucca. Merluzzo eller baccalà (klipfisk) danner derimod et meget vigtigt element i befolkningens

ernæring, især om foraaet. De kvaliteter, som foretrakkes i Toscana, er Labrador og Newfoundland (St. Pierre) paa grund af disses hvide og bløde kjød, medens den norske klipfisk, er mindre afholdt, da den er for mørk og tør. Forhandlerne kjøber den derfor kun, naar de førnævnte kvaliteter ikke kan erholdes.

Øen Elba udgjør administrativt en del af provinsen Livorno. I industriel og kommerciel henseende frembyder den kun interesse paa grund af sin rigdom paa jernmalm.

Provinsen Lucca. Denne provins er væsentlig agerbrugende og producerer meget vin og olivenolie, hvoraf det meste udføres til udlandet, især til de latinske dele af Amerika.

Foruden de derværende talrige og vigtige silkespinderier, er der ved Pescia papirfabriker, der er bekjendte, og hvis produkter ogsaa sælges i udlandet.

Endel af den mandlige befolkning i denne provins emigrerer midlertidig og danner en hovedbestanddel af de modelierer og sælgere af gipsfigurer, som findes i alle lande.

Provinsen Massa og Carrara. Den væsentligste industri i denne provins er bearbejdelse af marmorbrudene. Carraramarmoret udføres i betydelige mængder, dels i blokke, dels i plader eller tildannet i alleslags former til anvendelse for kunstneriske monumenter eller i arkitekturen.

Provinsen Pisa. I selve Pisa er der forskellige væverier i uld og bomuld, hvoraf endel exporteres til Orienten og andetsteds. Saavel glasfabrikerne, som fabrikerne for porcelæn og fayence fortjener omtale.

I Piombino drives masovne af et selskab. I Portovecchio er en vigtig fabrik, den eneste, der i Italien producerer blik- og staalplader.

Provinserne Siena og Grosseto. Provinsen Siena har en for agerbrug gunstig jordbund, og dette er næsten dens eneste næringsvei. Derimod har provinsen Grosseto langs kysten sumpe, der er usunde om sommeren. De to provinser ringe industrielle og kommercielle betydning fremgaar af den omstændighed, at de tilsammen kun har ét handelskammer. Dog bør nævnes masovnene i Follonica, i sumpegnen. I bjergene ved Monte Amiata, nær Santa Fiora, er der kviksølvgruber, som drives af flere selskaber og eiere. Alt det udvundne produkt sendes til London.

I denne del af Apenninerne produceres trækul i store kvantiteter og af god kvalitet. De transporteres til kysten og giver der anledning til en meget livlig kystfart.

Angaaende Toscanas indførsel fra udlandet er det vanskeligt at erholde nøjagtige eller engang approximative opgaver. Den bestaar i det hele af de samme varer som de, der indføres til de andre dele af Italien. Da produktionen af hvede ikke er tilstrækkelig, kommer store mængder deraf fra flere

kanter, især fra Donaulandene. Indførselen af kolonialvarer er betydelig, ligesaa af kobbervitriol, som bruges mod vinrankens sygdomme.

Idet jeg har søgt her at give i en oversigt et indtryk af Toscanas industrielle og kommercielle forhold, haaber jeg, at denne korte fremstilling ialfald vil kunne tjene til bedre at forklare de opgaver, som jeg vil meddele i mine senere rapporter.

Livorno.

(Vicekonsul Trumpys beretning.)

Imellem de forskellige regulære dampskibsliniers rederier, hvis dampskibe besøger vor havn, blev der enighed om at beregne de samme fragter til England, Skandinavien, Østersøen og Nordamerika for at forhindre en konkurrence, der vilde være skadelig for rederiernes interesser.

Bruttofragterne for de til vicekonsulatdistriktet ankomne norske fartøier var kr. 131 134 og lire 704.95.

Af svenske dampskibe blev der indladet kg. 1 620 611 marmor til svenske havne, udgjørende fragt £ 2 118. 7. 6 og kg. 43 099 stykgods til skandinaviske havne, udgjørende fragt „ 95. 9. 2

Kul og kokesimporten i 1900 udgjorde kg. 369 596 086 mod i 1899 kg. 327 930 727.

Fragterne til Livorno var:

Høiest fra Tyne	12 sh. 1½ d,	fra Syd Wales	12 sh. 4½ d,	fra Skotland	12 sh. 3 d
Medio - „	10 sh. 8 d,	- „ „	10 sh. 7½ d,	- „	10 sh. 5 d
Lavest - „	7 sh. 6 d,	- „ „	8 sh. 6 d,	- „	7 sh. 6 d

Import af varer	værdi lire	78 123 355
Export - „	— „	50 023 467
Told paa importerede varer	„	7 511 584
„ - exporterede —	„	24 213

Træløst. Af denne vare indførtes:

Ca. 1 200 kbm.	planker fra Sverige,	der solgtes til ca. lire	75—80 pr. kbm.
„ 400 „	pitchpine	„ — - - „	70—75 - „
„ 1 600 „	bjelker	„ — - - „	60—65 - „
„ 2 500 „	bord fra Triest	„ — - - „	50 - „

hviket var gennemsnitspriserne for 1ste og 2den kvalitet.

Tjære og beg. Alene 300 tdr. tjære fra Sverige og Finland ankom via Hull, pris lire 46 f. b., imod 900 tdr. tjære fra Rusland ankomne via Königsberg og Hull, pris lire 35 f. b. Nu befrygter man, at indførselstolden paa tjære vil blive forhøiet fra lire 2 til lire 8 i guld pr. 100 kg., i hvilket

tilfælde det næsten vil blive umuligt at importere denne artikel for eftertiden. Med den norske skonnert „Dagmar“ ankom direkte fra Archangel 500 tdr., beg., medens 200 tdr. ankom via Hull, pris lire 30 f. b.

Jern. Ingen tilførsel fra Sverige.

Hestekosøm. Fra Sverige indførtes til Livorno i 1900 ca. kg. 43 100, og varierede priserne fra lire 62 til lire 112 pr. 100 kg. efter de forskellige numere, frit leveret skibsside, uden told. Hele salget i Italien var ca. 250 000 kg., der repræsenterer en værdi af ca. 190 000 lire uden told og 250 000 lire med told.

Sild. Af norsk produkt importeredes intet; det er en vare, som der ingen mere efterspørgsel er af, uden at man kan bestemme aarsagen, hvorfor den er gaaet af brug.

Tran. Ingen direkte import fra Norge fandt sted, men antages der, at via Hamburg ankom ca. 80—100 tdr. medicintran med forskellige dampere.

Den hvide kvalitet solgtes til fr.	100—110	pr. 100 kg. netto			
„ gule — ”	— ”	82—87	”	—	—
„ røde — ”	— ”	70—80	”	—	—
Tran for garverierne ”	— ”	60—65	”	—	—

langsides. Man beregner, at ca. 200—250 tdr. tran til garverierne blev importeret hid, hvoraf størstedelen sendtes til byerne i det indre af Toscana. Paa medicintran er tolden 10 lire i guld paa bruttovægten, paa garvertran lire 6 paa bruttovægten.

Konsuntionen af medicintran har aftaget ikke saa lidet, efterat Scotts emulsion og lignende præparater har for en stor del indtaget medicintranens plads.

Klipfisk. Af Labrador indførtes cantaro 28 000 à 50³/₄ kg. der blev solgt til 18—18¹/₂ sh. pr. cantaro cif.

Af San Giovanni indførtes 14 000 cantaro, der opnaaede en pris af 22—23 sh. pr. cantaro cif.

Af norsk vare	kg.	50 000,	pris lire 75	pr. 100 kg.
„ islandsk vare	”	50 000	” ” 40—50	” — ”
„ Lavé ”	”	4 500 000	” frcs. 41—50	” — ”
Sandiner fra Spanien . . .	tdr.	22 700	” lire 16—35	” — ”
Pilchards fra England . . .	fade	3 205	” ” 35—40	” fad.
Røget sild fra Yarmouth . .	tdr.	32 700	” ” 25—30	” td.

Labradorfiskene foretrakkes, men synes det, som om Lavé erholder mere og mere indpas, da den er bedre perfectioneret og meget akkurat sorteret.

Den islandske fisk er næsten usælgelig i Toscana, medens den er meget eftersøgt i andre italienske provinser.

Rundfisk. Importen var 100 000 kg., der ankom hertil via Hull og Hamburg i smaa partier; den solgtes til 105—130 lire pr. 100 kg., men konsumtionen af denne vare er i aftagende, grundet den høje pris.

Efter toldbodens opgave blev importeret:

Af uren fiskeolie kg. 89 769, hvoraf fra

Østerrige	kg. 2 504	Storbritannien	kg. 64 118
Frankrige	” 12 545	Holland	” 720
Tyskland	” 9 156	Spanien	” 726

Af ren fiskeolie kg. 68 511, hvoraf fra

Tyskland	kg. 13 666	Storbritannien	kg. 38 533
Norge	” 9 017	Holland	” 7 295

Ankomne skibe til Livornos havn i 1900:

Flag.	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelsk	12	1 627	321	431 553	333	433 170
Italiensk	2 910	146 246	1 097	932 878	4 007	1 079 124
Østerrigsk	1	534	3	3 558	4	4 092
Belgisk	”	”	3	3 363	3	3 363
Hollandsk	”	”	43	36 668	43	36 668
Fransk	2	113	176	108 241	178	108 354
Tysk	”	”	43	44 413	43	44 413
Græsk	18	4 447	14	16 608	32	21 055
Norsk	4	630	15	15 792	19	16 422
Svensk	”	”	16	15 026	16	15 026
Dansk	”	”	13	10 814	13	10 814
Andre	15	1 968	41	65 485	56	67 453
Ialt	2 962	155 565	1 785	1 684 389	4 747	1 839 954
1899	2 982	151 051	1 791	1 682 546	4 773	1 833 597

Sundhedstilstanden har det hele aar været tilfredsstillende. Kursen paa sigtvexler var gennemsnitlig i 1900:

Januar	Paris lire	107.30	London lire	27.02	Hamburg lire	131.85
Februar	— ”	107.20	— ”	27.00	— ”	131.90
Marts	— ”	107.05	— ”	26.97	— ”	131.80
April	— ”	106.25	— ”	26.74	— ”	130.40
Mai	— ”	106.20	— ”	26.71	— ”	130.50
Juni	— ”	106.05	— ”	26.62	— ”	130.50
Juli	— ”	106.75	— ”	26.83	— ”	131.10
August	— ”	106.55	— ”	26.80	— ”	131.00

September . . .	Paris lire	106.85	London lire	26.86	Hamburg lire	131.45
Oktober . . .	— ”	105.75	— ”	26.55	— ”	129.90
November . . .	— ”	105.70	— ”	26.55	— ”	130.00
December . . .	— ”	105.50	— ”	26.46	— ”	129.85

Vicekonsulatets kontor Scali Finochietti 3. Aabent fra kl. 10—12 form.,
fra kl. 2—5 efterm.

Havana.

*Aarsberetning for 1900 fra konstitueret generalkonsul Luis V. Francke,
dateret 25de marts 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	-	-	165	160 130	165	160 130	-	-	6	5 813	6	5 813
Seilskibe	-	-	5	2 234	5	2 234	-	-	1	707	1	707
Sum	-	-	170	162 364	170	162 364	-	-	7	6 520	7	6 520
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	107	93 225	107	96 225	-	-	96	101 556	96	101 556
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	107	96 225	107	96 225	-	-	96	101 556	96	101 556
Totalsum af ladede fartøier	-	-	277	258 589	277	258 589	-	-	103	108 076	103	108 076
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	4	3 665	4	3 665	-	-	163	157 982	163	157 982
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1 527	4	1 527
Sum	-	-	4	3 665	4	3 665	-	-	167	159 509	167	159 509
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	31	44 330	31	44 330	-	-	41	37 031	41	37 031
Seilskibe	-	-	1	521	1	521	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	32	44 851	32	44 851	-	-	41	37 031	41	37 031
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	36	48 516	36	48 516	-	-	208	196 540	208	196 540

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier (tidsbefragtning) ca. £ 128 255. 0. 0, for afgaaede norske fartøier (tidsbefragtning) ca. £ 21 076. 0. 0.

For ordre, reparation eller lignende anløb 7 norske fartøier dr. 5 806 tons.

Af svenske skibe ankom ingen.

Konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 2 203.28, ved vice-konsulsstationerne \$ 1 534.79; heraf tilfaldt konsulen \$ 2 203.28.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager \$ 118.25, i svenske intet.

De politiske forhold vil uden tvil snart blive ordnede til alles tilfredshed. En kongres, som sammentraadte i december maaned sidstleden, havde i opdrag at udarbejde en forfatning for republikken Cuba samt at afgive en udredelse angaaende den fremtidige ordning af forholdet mellem denne og de Forenede Stater. Kongressen har efter 3 maaneders overveielse udarbejdet konstitutionen.

Sukkeravlingen i aaret 1900 vil antagelig andrage til 600 å 630 000 tons mod 335 668 tons i 1899 eller en forøgelse af 264 å 294 000 tons. Priserne er nu for centrifugalsukker 94 å 96 cents eller 4 å 4½ realer, for melassesukker 88 å 89 cents eller 2.90 å 3.00 realer. De vigtigste udførselshavne for denne vare er Cienfuegos, Matanzas, Cardenas, Havana, Guantnamo, Caibarien, Sagua la Grande og Mazanillo.

Tobak. Produktionen af tobak har i 1900 været meget stor over hele øen og svarer i mængde til det foregaaende aars udbytte, men er af ringere kvalitet. Udførselen fra 1ste januar til 31te december 1900 har udgjort 236 425 baller = 12 091 190 kg. bladtbak, 211 775 933 stkr. = 33 267 kasser cigarer, 9 479 921 pakker = 66 174 kasser cigaretter samt 73 709 kg. = 924 kasser skaaren tobak. Udførselen gaar væsentlig til de Forenede Stater, Tyskland, England, Spanien og Frankrige.

Frugt. Udbyttet var dette aar større end i det foregaaende aar, hvilket skyldes dels den hjælp, som regjeringen har ydet bønderne til anskaffelse af redskaber, og dels den ved den store indvandring fra Spanien opstaaede rigeligere tilgang af arbejdskraft. Udførselen har udgjort 90 000 barrels ananas.

Melasse. Exporten androg til ca. 4 624 000 gallons = 23 120 tons, der næsten udelukkende gik til de Forenede Stater og Frankrige. Prisen var 9 å 10 cents pr. gallon f. o. b.

Mahogni og ceder. Udførselen af disse træsorter var større end i det foregaaende aar og anslaaes til ca. 30 millioner superficial feet. Priserne var for mahogni \$ 45 og for ceder \$ 35 pr. 1 000 superficial feet. Cederen exporteres hovedsagelig til Tyskland og tildels til de Forenede Stater, medens mahognien gaar til England, Frankrige og de Forenede Stater og meget lidet til andre lande.

R h u m. Exporten af denne artikel har andraget til 12 130 fade, der næsten udelukkende gik til Frankrige og England; kun omkring 2 500 fade gik til den argentinske republik.

Klipfiskimporten. Fra Norge ankom der i aarets løb ialt 63 764 kasser à 49½ kg. netto pr. kasse. Priserne varierede mellem \$ 7.00 og \$ 9.50 pr. kasse; de stillede sig høiest i den første halvpart af aaret. Fra Halifax indførtes ialt 39 102 „drums“ à 128 lbs. netto pr. „drum“. Priserne var fra \$ 4.50 til 5.50.

Sammenlignet med det foregaaende aar viser indførselen af norsk fisk i aaret 1900 en forøgelse af 20 853 kasser, hvorimod importen af Halifaxfisk var 13 977 „drums“ mindre end i 1899.

Af kvæg indførtes til Cuba i aaret 1900 ca. 296 000 stykker, hvoraf ca. 35 000 kjør. Man antager, at omtrent 75 pct. heraf indførtes med norske skibe, der ansees bedst skikkede for denne transport. Som tidligere døde et stort antal af dyrene straks efter ankomsten som følge af sjøreisen og det uvante klima. Regjeringen indførte for egen regning 4 000 kjør, der uddeltes blandt bønderne til hjælp for disse. Man antager, at importen af kvæg vil fortsætte, skjønt i mindre skala, indtil landet selv kan forsyne sit behov, hvilket neppe vil ske før om 3 à 4 aar.

Fyrstikker. Denne artikel er nu ikke længere gjenstand for monopol. Tolden er 20 cent pr. kg. Prisen er nu 80 cent pr. gros mod 4 à 5 dollars under det spanske regime. Træfyrstikker bruges meget lidet; der anvendes næsten udelukkende voksfyrstikker, fabrikerede i England, Spanien og i landet selv.

Import af forskellige artikler.

		1899.	1900.
Sild	kasser	33 411	3 866
Torskemaver (fra de Forenede Stater)	„	294	84
Fisk, „canned“	„	8 254	1 317
Do., preservevet	„	5 884	2 991
Stokfisk	baller	446	131
Kondenseret melk	kasser	91 932	107 004
Smør (fra Spanien)	„	3 383	2 980
Do. („ England)	„	283	309
Do. („ de Forenede Stater)	„	4 631	5 663
Poteter (fra Spanien)	tønder	6 462	672
Do. („ —)	kurve	27 606	508
Do. („ —)	kasser	4 035	1 172
Do. („ —)	sække	2 600	90
Do. („ England og de Forenede Stater)	„	5 929	3 455
Do. („ — — —)	tønder	290 091	236 329
Papir (fra Spanien)	baller	11 927	2 795
Do. („ —)	kasser	4 828	6 112

	1899.	1900.
Papir (fra de Forenede Stater)	baller 59 132	28 119
Do. („ Frankrige)	„ 16 394	10 232
Sardiner, „canned“	kasser 57 084	18 309
Do., saltede	tubs 23 890	7 241

Havneafgifterne er uforandrede. De regulære afgifter er: Sundhedstolk \$ 4.25, tolk ved toldkammeret \$ 3.50, oversættelse af manifest \$ 3.50, afskrifter deraf \$ 2.50, toldindklarerer \$ 15.90, indklarerer \$ 15.90, havnepenge, seilskibe \$ 4.25, dampskibe \$ 8.50.

Tonnageafgifterne er ligeledes de samme som før, nemlig for skibe, der kommer i ballast og gaar i ballast, intet; for skibe, der kommer med ladning og gaar i ballast eller vice versa, 10 cents U. S. Cy. pr. netto-registerton; for skibe, der kommer med ladning og gaar med ladning, 20 cents U. S. Cy. pr. netto-registerton; for skibe, der løber ind for at søge nødhavn, for at indtage vand, proviant eller kul, intet.

Lodsafgifterne udgjør fra \$ 5.00 for ind- eller udgaaende fartøier, forhalingsafgifter fra \$ 2.50 og fortøyningsafgifter fra \$ 2.00 og opover, alt efter tonnagen. For et fartøj paa mellem 500 og 600 tons udgjør disse afgifter saaledes henholdsvis \$ 19.00, 9.50 og 4.50; for 1 000 til 1 250 tons \$ 24.00, 12.00 og 5.00; for 1 500 til 2 000 tons \$ 26.00, 13.00 og 5.50 o. s. v.

Bugserafgift for ind- eller udgaaende 6 cents pr. netto-registerton, til kai 3 cents pr. netto-registerton.

Frisk 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. Dampheisekranen 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 bruger sjelden stevedorer til losning; de anvender i almindelighed sit eget mandskab og hjælp fra land. Skibe med pitchpinetømmer 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 automatiske dampelevatorer, som kan levere 50 tons kul i timen. Prisen paa kul dreier sig om \$ 9.00 for Cardiff og \$ 6.00 for Cumberland, stuvning 25 cents pr. ton.

Tørdok. Den eneste tørdok her i havnen tilhører den spanske regje-

ring. Det er en stor og meget god flydedok. Den spanske regjering har efter krigen forsøgt at sælge den til Mexico eller de Forenede Stater, men da den tilbudte pris har været for lav, vil den efter sigende blive bugseret til Spanien. Tarifen for benyttelsen er som tidligere 50 cents pr. reg.-ton for den første og 25 cents pr. reg.-ton for hver følgende dag. Den bruges meget lidet, og der udkræves en speciel tilladelse fra myndighederne for at kunne benytte den.

Port Louis, Mauritius.

Aårsberetning for 1900 fra konsul Hamilton Stein, dateret 1ste marts 1901.

Af norske skibe ankom i 1900 med ladning 7 dr. 2 656 tons og i ballast 2 dr. 542 tons, samtlige seilskibe. Der afgik med ladning 2 dr. 475 tons og i ballast 7 dr. 2 723 tons.

Bruttofragter for ankomne norske fartøier kr. 75 546.00 (heri ikke indfattet et fartøi under tidsbefragtning til kr. 2 700.00 pr. maaned); for afgaaede kr. 3 942.00.

For ordre anløb 1 norsk fartøi dr. 329 tons.

Ingen svenske fartøier ankom i aarets løb til konsulatet.

Konsulatafgifter af norske skibe kr. 178.43. Expeditionsafgifter ingen.

Der indtraf intet tilfælde af rømning i aarets løb, og intet dødsfald anmeldtes paa konsulatet.

Skibsfarten. Antallet af norske skibe, der anløb havnen i aaret 1900, var 9 med en bruttodrægtighed af 3 198 tons mod i:

1899	.	.	11 skibe	dr. 5 172 tons	1897	.	.	16 skibe	dr. 9 662 tons
1898	.	.	10 „	„ 6 179 „	1896	.	.	20 „	„ 13 738 „

Blandt de ankomne skibe var ingen dampskibe. To skibe dr. 542 tons ankom i ballast og syv dr. 2 656 tons ankom med stykgods fra forskellige havne. Der ankom ingen fartøier med trælastladning fra Norge eller Sverige i aarets løb. Af de ankomne fartøier afgik syv i ballast og blot to med sukkerladninger til australske havne.

Ingen fartøier anløb her for at søge nødhavn, heller ikke er der nogen skibssulykker at berette blandt norske skibe under deres ophold her i havnen.

Udfrakterne fra denne havn i det forløbne aar var, som følger:

Til Europa	fra 20 sh. til 30 sh. + 10 pct. pr. ton
„ Australien	fra 10 sh. til 30 sh. pr. ton.
„ Kapkolonien	25 sh. pr. ton.
„ Bombay	fra 4 til 10 annas pr. sæk.

Fragterne 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 1899—1900	157 025 408 kg.
— - 1898—1899	186 487 093 ”
— - 1897—1898	121 693 971 ”
— - 1896—1897	152 677 973 ”
— - 1895—1896	142 645 722 ”

Som i forrige aarsberetning forudseet viser høsten 1899—1900 sig at staa betydelig tilbage for det foregaaende aars, men den staar dog over gennemsnitshøsten for de sidste 5 aar, hvilken udgjør 143 459 615 kg. Høsten i indeværende aar (1900—1901) viser alle tegn til et meget tilfredsstillende resultat og vil sandsynligvis overstige den af aaret 1898—1899 satte rekord. Der er til dato allerede ankommet til byen 179 172 tons, hvoraf 112 052 tons er blevet skibet (inclusive beholdningen fra forrige aar); beholdningen udgjør nu 59 053 tons. Paa samme tidspunkt var der ifjor ankommet til byen 151 928 tons, skibet 86 495 tons (incl. beholdningen fra det foregaaende aar) og en beholdning af 54 183 tons. Udsigterne for høsten 1901—1902 er overordentlig gunstige, og hvis der ikke i de resterende maaneder af hvirvelvindsæsonen tilstøder noget uheld, kan man neppe tænke sig den mere lovende. Det eksporterede sukker gaar hovedsagelig til Indien, Amerika og Sydafrika, endel ogsaa til Australien og Storbritannien.

Af de øvrige exportartikler er de vigtigste rum (totalexport 1 970 226 liter), aloefibrer (totalexport 3 055 341 kg.) og vanilje, der alle hovedsagelig gaar til Storbritannien. The dyrkningen fortsættes, men der er ingen udvidelse af det dyrkede omraade, der, efter hvad man anslaar, ikke overstiger 200 acres. Øens samlede produktion er henimod 130 000 lbs. Salget af den indenlandske produktion hindres i nogen grad ved importen fra Indien og Ceylon, hvilken ikke synes i nogen nævneværdig grad at være berørt af den ifjor paalagte forhøjede indførselstold.

I havne-, told- og karantænereglementerne er der ingen forandring foregaaet siden forrige aarsberetning.

Med hensyn til forbedring af havnen er der endnu ikke truffet nogen foranstaltning, men man formoder, at regjeringen vil følge den indstilling, som er afgivet af en komite, der nylig blev nedsat for at drøfte sagen, hvilken gaar ud paa, at havnen suksessivt skal opmudres og uddybes og forsynes med et forøget antal kaipladse for skibe af stort dybgaaende med forbedrede faste fortøjninger for hver kaiplad.

Postbefordringen. Kontrakten med The British India Steam Navigation Company om postbefordring i et aar via Colombo og Aden er endnu ved magt, men man ved intet med hensyn til fremtidige arrangements. Den nuværende kontrakt udløber førstkommande mai maaned. Messageries Maritimes' fjortendaglige rute via Madagaskar og Réunion fortsættes uden afbrydelse.

Pesten har ikke antaget nogen særlig ondartet karakter paa denne ø, og den har gennemgaaende udbredt sig langsomt. Den begyndte i Port Louis i januar 1899 og udbredte sig efterhaanden til landdistrikterne og sukkerplantagerne i de forskellige dele af øen, men har hidtil ikke hindret arbeidet i plantagerne. For nærværende er byen Port Louis omtrent ganske fri for pest, idet der kun opdages enkelte spredte tilfælde af og til, og ogsaa i landdistrikterne spores der en gradvis aftagen i antallet af tilfælde.

Forretningsrørelsen i det hele taget viser trods sukkerindustriens gradvise opkomst i de sidste aar paa grund af den betydelige stigning i udbyttet, merkelig nok intet tegn til noget afgjort eller varigt fremskridt, men fortsætter, hvad grunden dertil end maa være, at være temmelig træg og synes af omstændighederne at tvinges til at foregaa „fra haanden og til munden“. Om dette skyldes overflod af handelsetablissementer i forhold til den befolkning, der skal forsynes med varer, eller en ved et overdrevent toldpaalæg bundet, om end ikke aldeles umuliggjort, import, er vanskeligt at afgjøre, men der er al grund til at tro, at mere liberale fiskale forhold vilde give importørerne friere hænder og maaske samtidig derved give forretningsrørelsen i det hele et stød fremover.

Wien.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Carl Neufeldt, dateret april 1901.

Paa Østerrikes økonomiske forhold i aaret 1900 havde den i aarets begyndelse udbredte strike af kularbejderne i monarkiets nordlige dele en høist uheldig indflydelse. Som følge af denne strikes lange varighed — ca. 2 maaneder — maatte fabriksdriften væsentlig reduceres og paa enkelte steder endog helt indstilles. Driftens gjenoptagelse efter strikens afsluttelse forårsagede en kulnød, som varede til udi vintermaanederne 1900—1901, da kulgruberne ikke kunde tilfredsstille det pludselig øgede behov for kul, og samtidig forhøiedes kullenes pris enormt. Desuden skadedes konjunktoren ved de kriseagtige visioner af overproduktion i Tyskland, som ogsaa udøvede sin virkning paa Østerrige. Disse omstændigheder medførte, at handelsbalancen for det østerrigsk-ungarske toldomraade for aaret 1900 ligeoverfor det forrige aar udviser en formindskelse af ca. 24 millioner kroner. Exporten steg rigtignok med rundt 50 millioner kroner til 1911.08 millioner kroner, men importen forøgedes med 74.6 millioner kroner. I denne forøgelse findes et beløb af 17 millioner kroner, som opstod ved den betydelige import af kul, der forårsagedes ved kulstriken. Forøgelsen af importen forøvrigt er en følge af Englands og Tysklands bestræbelser for at skaffe afsætning i udlandet for deres produkter, som det er blevet vanskeligt at realisere i indlandet. Udførselens forøgelse omfatter udelukkende industriprodukterne, medens udførselen af raaprodukter formindskedes; heraf sees monarkiets successive overgang til en industristat. I tilknytning hertil vil jeg ogsaa nævne statistikens resultater med hensyn til trafikken mellem Østerrige og Ungarn. Undersøgelserne i denne retning begyndte den 1ste januar 1900, og foreligger for 1900 følgende talopgaver:

Importen fra Ungarn til Østerrige androg til . . .	47 100 000	meter-centner
Exporten fra Østerrige til Ungarn androg derimod til . . .	21 700 000	— " —
Som hovedartikel for importen fungerer korn og mel med . . .	22 000 000	— " —
Træ, kul og torv med	10 000 000	— " —
Mineralier	5 400 000	— " —
Hovedartikel for exporten var: træ, kul og torv med ca.	12 000 000	— " —

Enkelte varer blev noteret stykkevis, specielt kvæg, og heraf sees, at i Østerrige blev indført 900 000 stykker, hvorimod til Ungarn kun exporteredes 11 000 stykker.

Over høsten i Østerrige publicerer det østerrigske ministerium for jordbrug følgende data:

	1900.	1899.	I gennemsnit fra 1890—1899.
	Millioner meter centner.		
Hvede . . .	11.1	13.6	11.9
Rug . . .	13.9	21.6	19.2
Byg . . .	13.4	15.9	13.1
Havre . . .	17.2	20.8	17.2
Mais . . .	3.9	3.7	4.3

Størst er formindskelsen for rugens vedkommende, og vil denne uden tvil medføre nødvendigheden af en betydelig import.

Indtægten af skatterne for aaret 1900 i Østerrige beløb sig til kr. 874 000 000.00, det er omtrent 40 millioner kr. mere end i det forrige aar. Denne større indtægt forårsagedes ved den betydelig forhøjede skat paa sukker, ved det forøgede udbytte af de af aktieselskaber betalte skatter og ved et plus af ca. $2\frac{1}{4}$ millioner kr. ved personal-indtægtsskatten.

Budgettet for aaret 1901 udviser et behov af 1 641 millioner kr.
og en dækning af 1 642 — " —
saa at der resulterer et overskud af 1 million kroner.

Pengeforholdene blev specielt tangeret af begivenhederne paa pengemarkedet i Tyskland, det rapide kursfald dersteds forårsagede ogsaa et betydeligt fald af kursen i Østerrige, som imidlertid foregik langsomt og saaledes uden sterk rystelse.

Bankrentefoden var indtil 20de januar 1900 $5\frac{1}{2}$ pct.; fra 20de januar til 2den februar 5 pct.; fra 2den februar til 2den marts $4\frac{1}{2}$ pct. og fra 2den marts til 31te december 4 pct.

Ogsaa i det forløbne aar har monarkiet ikke nærmet sig væsentlig til optagelsen af kontant betaling i guld. Den bankmæssige metaldækning af noteløbet andrager rigtignok for tiden til 82.7 pct., og deraf dækningen i guld 66 $\frac{1}{2}$ pct., ligeledes er undertiden ogsaa den lovlige paritet blevet opnaaet gennem de faktiske kurser, men desuagtet er pengeforholdene langt fra saa stabile, at man kan bestemme tiden, naar man kan begynde med at betale i guld. Af penge blev i aaret 1900 atter udgivet sølvstykker til 5 kroner og sedler til 20 kroner. I forbindelse hermed er at nævne, at den i aaret 1899

indførte børsmessige handel efter procentnoteringer allerede blev ophævet efter kort tid, og at den forhenværende maner at notere efter stykværdi atter blev indført.

Paa jernbanevæsenets omraade kan meddeles, at statsbanerne, grundet paa manglende rentabilitet, saa sig nødsaget til at forhøje sine tarifer.

At nævne er ogsaa, at siden 1ste januar 1901 en ny hjemstavnslov er traadt i kraft i Østerrige, som bestemmer som nyt, at enhver østerrigsk statsborger i regelen derved, at han er bosat 10 aar i en menighed, faar hjemstavsret dersteds. Da det er menighedens pligt at forpleie de fattige, saa resulterer heraf en betydelig bebyrdelse af byerne, til hvilke der altid flytter mange folk fra landet. Den større bebyrdelse for Wiens vedkommende, som opstaar herved, takseres f. eks. til 4 millioner kroner. Den 31te december 1900 blev foretaget en almindelig folketælling i Østerrige. Efter de provisoriske sammenstillinger af denne har Wien 1 635 647 indvaanere.

Af love er, grundet paa rigsdagens inaktivitet, ingen nye at nævne. De udkast, som endnu ikke er behandlet, blev forøget ved udkast til love fra regjeringen angaaende forhøielse af skat paa brændevin, angaaende indførsel af 9 timers arbejdsdag ved drift af kulværk og angaaende indførsel af en ny associationsform nemlig af handelsselskaber, ved hvilke, uden at de er aktieselskaber, samtlige medlemmers ansvar er begrænset til deres indsats. Udkastet hertil er i det væsentligste udarbejdet efter den tyske lov. I aaret 1900 blev der i Østerrige meddelt kvinderne tilladelse til at deltage i det pharmaceutiske studium.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1900 exporteret:

Sulfit og natron cellulose bleget . . .	222 572 mtr. ctr.
Do. do. do. ubleget . . .	200 438 —,—
Træmasse	66 750 —,—
Pap, brun og hvid.	179 129 —,—

De vigtigste artikler, der blev indført fra Norge, var følgende: tran 19 685 m. c.; sild, saltet eller røget 18 472 m. c.; stokfisk 8 490 m. c.; anden fisk 14 467 m. c.; jernmalm 12 776 m. c., porcelænjord og feltspat 2 323 m. c.; cellulose, bleget 3 840 m. c.

Exporteret til Norge blev: malt 22 952 m. c.; velocipeder 207 m. c.; lommeuhre med forgyldt verk 323 stykker; med andre verk 1 018 stykker.

Indhold: **Genua** s. 305. — **Havana** s. 343. — **Port Louis, Mauritius**
347. — **Wien** s. 349.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 8. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

St. Petersburg.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Gust. M. Damberg,

dateret ^{20de}/_{7de} april 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	2 774	25	8 890	38	11 664	4	1 174	41	26 511	45	27 685
Seilskibe	4	253	17	8 739	21	8 992	2	1 422	12	3 794	14	5 216
Sum	17	3 027	42	17 629	59	20 656	6	2 596	53	30 305	59	32 901
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	13	1 949	116	101 535	129	103 484	-	-	41	32 544	41	32 544
Seilskibe	8	666	8	4 320	16	4 986	-	-	13	3 992	13	3 992
Sum	21	2 615	124	105 855	145	108 470	-	-	54	36 536	54	36 536
Totalsum af ladede fartøier.	38	5 642	166	123 484	204	129 126	6	2 596	107	66 841	113	69 437
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	3	1 025	19	19 404	22	20 429	-	-	15	4 408	15	4 408
Seilskibe	-	-	1	103	1	103	1	415	10	4 909	11	5 324
Sum	3	1 025	20	19 507	23	20 532	1	415	25	9 317	26	9 732
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	9	7 316	9	7 316	2	298	95	77 958	97	78 256
Seilskibe	-	-	6	2 311	6	2 311	1	68	7	2 785	8	2 853
Sum	-	-	15	9 627	15	9 627	3	366	102	80 743	105	81 109
Totalsum af ballastede fartøier.	3	1 025	35	29 134	38	30 159	4	781	127	90 060	131	90 841

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 851 240.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 071 600.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 470 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 340 dr. 160 601 tons, til hovedstationen 217 dr. 73 371 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 686.23, ved vicekonsulsstationerne kr. 7 345.42; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 3 597.05. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 4 076.25, ved vicekonsulsstationerne kr. 5 340.83; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 2 609.27. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 12 968.80.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 38.55, i svenske sager kr. 24.18, i andre sager kr. 188.00, ved vicekonsulsstationerne: i norske sager kr. 15.27, i svenske sager kr. 2.20, i andre sager kr. 28.73.

Sjøfarten paa distriktet udviser følgende forhold:

Svenske fartøier:

Ankomne:	fra Sverige	med ladning	82 fartøier	dr.	21 239 tons.
	” Do.	i ballast	93 —	”	32 454 ”
	” Norge	med ladning	7 —	”	2 009 ”
	” Do.	i ballast	1 —	”	442 ”
	” andre lande	med ladning	120 —	”	87 794 ”
	” do.	i ballast	37 —	”	16 663 ”
		Sum	340 fartøier	dr.	160 601 tons.
		deraf dampskibe	300 —	”	151 931 ”
Afgaaede:	til Sverige	med ladning	151 fartøier	dr.	45 587 tons.
	” Do.	i ballast	11 —	”	12 907 ”
	” Norge	med ladning	8 —	”	3 958 ”
	” andre lande	” —	120 —	”	54 189 ”
	” Do.	i ballast	50 —	”	43 960 ”
		Sum	340 fartøier	dr.	160 601 tons.
		deraf dampskibe	300 —	”	151 931 ”

Hele antallet af de med ladning ankomne svenske fartøier udgjorde saaledes 209 dr. 111 042 tons og af de med ladning afgaaede 279 dr. 103 734 tons.

Norske fartøier:

Ankomne:	fra Sverige	i ballast	6	fartøier	dr.	3 279	tons.
"	Norge	med ladning	38	—	"	5 642	"
"	Do.	i ballast	3	—	"	1 025	"
"	andre lande	med ladning	166	—	"	123 484	"
"	do.	i ballast	29	—	"	25 855	"
			Sum	242	fartøier	dr.	159 285 tons.
			deraf dampskibe	198	—	"	142 893 "
Afgaaede:	til Sverige	med ladning	12	fartøier	dr.	3 744	tons.
"	Do.	i ballast	30	—	"	26 752	"
"	Norge	med ladning	6	—	"	2 596	"
"	Do.	i ballast	4	—	"	781	"
"	andre lande	med ladning	95	—	"	63 097	"
"	do.	i ballast	97	—	"	63 308	"
			Sum	244	fartøier	dr.	160 278 tons.
			deraf dampskibe	198	—	"	142 893 tons.

Hele antallet af de med ladning ankomne norske fartøier udgjorde saaledes 204 dr. 129 126 tons og af de med ladning afgaaede 113 dr. 69 437 tons.

Fra aaret 1899 gjenlaa i St. Petersburg 3 norske seilskibe dr. 1 445 tons, og til aaret 1901 gjenligger i Kronstadt 1 norsk seilskib dr. 452 tons.

Den opseilede bruttofragt udgjorde ifølge opgave:

for ankomne svenske fartøier	rubel	647 750.00
" afgaaede do. do.	"	706 150.00
" ankomne norske do. do.	"	1 018 180.00
" afgaaede do. do.	"	589 380.00
		rubel 2 961 460.00
eller à 55 kop. for 1 krone	kroner	5 384 470.00
mod i aaret 1899	"	4 530 840.00

I distriktet paamønstreredes i aaret 1900 med svenske fartøier 9 og med norske fartøier 55 mand, samt afmønstreredes fra svenske fartøier 15 og fra norske fartøier 52 mand. I aarets løb rømte 1 mand fra et norsk fartøj.

I aaret 1900 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 858 fartøier dr. 1 539 158 tons, hvoraf:

1 631 dampskibe	dr.	1 480 458 tons
og 227 seilskibe	"	58 700 "
mod 1 880 fartøier dr. 1 603 359 tons i aaret 1899.		

Fordelt efter nationaliteterne deltog i 1900 aars skibsfart:

Engelske 485 dr. 541 567 tons, danske 351 dr. 276 905 tons, tyske 344 dr. 245 300 tons, russiske 110 dr. 91 654 tons, hollandske 59 dr. 51 422 tons, spanske 27 dr. 39 279 tons, franske 9 dr. 10 733 tons, belgiske 4 dr. 2 995 tons, italienske 4 dr. 5 932 tons, østerrigske 4 dr. 3 302 tons, amerikanske 2 dr. 607 tons.

Sjøfarten i Kronstadt varede i 1900 fra den 25de april/8de mai til den 14/27de november.

Indførselen fra Sverige

til St. Petersburg i aaret 1900 omfattede følgende varer:

1 031 tons rujern, 11 093 st., 147 506 ringe, 659 bundter og 46 tons stangjern, 6 850 kolly og 33 tons staal, 3 004 kolly maskiner og apparater, 189 kolly landbrugsmaskiner, 46 kolly skuffer, 231 kolly ploge, 230 kolly sage, 407 kolly dampkjedeldele, 207 kolly smedearbeide, 3 kjeder, 131 kolly støbegods, 106 kolly staalmøbler, 58 920 fade cement, 1 625 864 st. teglsten, 23 488 st. lerrør, 50 tons og 210 sække ler, 900 fade tjære, 200 fade rød farve, 432 tons kridt, 2 612 fade vitriol, 568 tons kvarts, 327 st. granitblokke, 76 706 st. tomme fade, 51 tønnder sild, 25 æsker anchovis, 13 kasser hummer.

Indførselen fra Norge

til St. Petersburg i aaret 1900 omfattede følgende varer: 20 652 tønnder sild, 130 tønnder tran, 1 567 feltspat og kvarts, 131 granitblokke.

Udførselen til Sverige

fra St. Petersburg i aaret 1900 bestod af 77 010 pud mineralolje, 252 000 pud petroleum, 162 495 oljekager, 209 195 pud benmel og benkul, 165 322 pud klid, 19 791 tschetwert hvede, 22 521 havre, 170 256 rug, 990 linfrø, 894 834 kubikfod aspevirke og 2 040 st. bastmatter.

Udførselen til Norge

fra St. Petersburg udgjorde derimod i samme tidsrum 30 755 pud mineralolje, 63 000 pud petroleum, 48 377 tschetwert rug, 226 300 kubikfod aspevirke og 1 330 st. bastmatter.

Trævarer

udførtes fra St. Petersburg i aaret 1900 til fremmede lande:

Danmark	1 226	tylvter bord.	Frankrige	9 966	st. rickers.
Tyskland	246 560	" —		65 519	tylvter bord.
Holland	9 642	st. rickers.	Storbritannien og Irland:		
	10 842	kubikfod aspevirke.		196 213	st. splitwood.
	307 087	tylvter bord.		569 544	" rickers.
				687 858	" props.
Belgien	56 893	st. rickers.		218 680	" pulpwood.
	132 617	tylvter props.		3 918	kubikfavne ved.
	198 212	kubikfod aspevirke.		1 330 186	kubikfod aspevirke.
	16 023	tylvter bord.		1 323 564	tylvter bord.

Af kornvarer

udførtes i aaret 1900 fra St. Petersburg:

Hvede	269 236	tschetwert.	Boghvedegryn	145 258	tschetwert.
Havre	4 815 616	"	Klid	633 310	pud.
Rug	1 803 082	"	Erter	29 769	"
Linfrø	220 767	"			

Andre udførselsartikler fra St. Petersburg var:

Lin	446 142	pud.	Husblas	984	pud.
Linstry	327 572	"	Oljekager	3 241 618	"
Mineralolje	1 035 333	"	Benmel & benkul	568 892	"
Gamle gummivarer	48 089	"	Russelæder	4 029	"
Petroleum	640 139	"	Tarme	46 085	"
Smør	194 041	"	Børster	21 955	"
Glycerin	45 568	"	Kalveskind	50 653	"
Tjære	59 248	"	Huder	49 879	"
Lycopodium	4 492	"	Hestehaar	16 401	"
Lakritstræ	1 050	"	Gummigaloscher	23 132	kasser.
Anis	3 417	"	Æg	145 866	"

Narvas import og export i aaret 1900:

Import.		Export.	
Bomuld	624 000 pud.	Lin	8 100 pud.
Jute	198 800 "	Bjelker	85 400 st.
Kul	230 250 "	Spirer	37 300 "
Koks	223 850 "	Sleepers	18 000 "
Sild	54 000 "	Pitprops	2 800 kubikfavne.
Maskiner	63 100 "	Planker og bord	9 165 tylvter.
Ildfast teglsten	51 700 "		
" lere	865 "		
Olje og fisketran	1 150 "		

Navigationen i Narva varede fra den 7de mai/24de april til den 31/20 oktober 1900.

Kronstadts havn:

Den nye kabotagehavn i Kronstadt skal ifølge kontrakt med entreprenøren være færdig den første mai gl. st. dette aar, og det er at haabe, at de længe paaklagede ulemper i denne havn herved idetmindste delvis vil formindskes.

Kornhandelen:

En forordning, offentliggjort i lovsamlingens nr. 31 for den 30te marts 1901, indeholder obligatoriske forskrifter om salg af korn, mel og frø efter v e g t. Denne forordning træder i kraft den 1ste januar 1903 og skal efterhaanden være indført i hele Rusland i løbet af fem aar. Overtrædelser straffes med en bød af indtil 100 rubel.

Bergverksproduktionen:

Hele produktionen i aaret 1898 opgik til rubel 257 068 292.00, hvoraf:

2 370	pud	guld	til en værdi af rubel	43 125 354.00
314	"	sølv	— " — "	456 249.00
367	"	platina	— " — "	3 599 785.00
445 082	"	kobber	— " — "	5 335 829.00
345 794	"	zink	— " — "	1 327 810.00
22 122	"	kviksølv	— " — "	804 500.00
136 830 908	"	rujern	— " — "	101 197 000.00
1 500 000	"	svovlkis	— " — "	172 000.00
751 370 596	"	stenkul	— " — "	42 870 000.00
549 584 246	"	nafta	— " — "	49 651 577.00
91 917 008	"	salt	— " — "	6 417 267.00
101 633	"	asbest	— " — "	151 500.00
62 124	"	svovl	— " — "	53 111.00
307 985	"	glaubersalt	— " — "	23 040.00

Jernindustrien

sysselsatte i aaret 1898 204 fabrikker med 2 126 smelteovne, og tilvirkningen opgik til

98 054 355	pud	staal.
19 400 227	"	stangjern.
10 305 351	"	støbejern.
6 239 570	"	jernblik.
6 234 780	"	jernplader.
2 927 838	—	jerntraad.

Smørproduktion i Vestsibirien.

Efter fuldendelsen af den vestsibiriske jernbane er smørproduktionen i Sibirien tiltaget i stor maalestok. I aaret 1886 anlagdes det første meieri i kredsen Tjumen, men nu findes der i guvernementet Tobolsk 81 meierier, i guvernementet Tomsk 115, i det Akmolinske gebet 15 o. s. v. Smørsalget formidles delvis ved konsignationer til handelsfirmaer i Moskva og St. Petersburg, men paa sine steder ogsaa til agenter for udenlandske firmaer.

J e' r n b a n e r n e :

Det russiske jernbanenet viser en stadig vekst, og for nærværende er 49 700 verst i regelmæssig trafik. Under anlæg er 2 070 verst statsbaner og 3 580 verst privatbaner.

B r a n d s k a d e r :

Rusland har i løbet af aaret 1900 lidt usedvanlig store brandskader. Assuranceselskaberne har for 119 hovedsagelig i industrielle etablissementer opkomne ildsvaader udbetalt i skadeserstatning ikke mindre end 19 291 837 rubel. De udenlandske assuranceselskaber, som er forpligtede til at erstatte 30 pct. af skaderne, har paa denne maade lidt det betydelige tab af næsten 9 millioner rubel.

O p l y s n i n g s b u r e a u e r :

Behovet af saadanne gjør sig fremdeles gjældende, og det er især udenlandske oplysningsbureauer, som i handelens interesse holder dette spørgsmaal aabent og ivrer for oprettelse af bureauer under statens kontrol.

U d s t i l l i n g e r .

En international fiskeriudstilling kommer til at aabnes i St. Petersburg i begyndelsen af aaret 1902, for hvilken program senere vil blive tilstillet myndighederne i Sverige og Norge.

Paa den nylig afsluttede internationale keramik-udstilling i St. Petersburg tilkjendtes Rörstrands Aktiebolag ved Stockholm høieste udmerkelse (grand prix).

Konsulatets adresse er fremdeles Gorochowaja 12. Modtagelsestid kl. 10—2.

V e k s e l k u r s e r n e

den 31te december var:

	3/m dato.	Checker.
London . . . rubel 93.70	for 10 £.	94.75 for 10 £.
Berlin . . . " 45.87 ¹ / ₂	" 100 mark.	46.30 " 100 mark.
Paris . . . " 37.42 ¹ / ₂	" 100 francs.	37.72 ¹ / ₂ " 100 francs.
Amsterdam . . " 77.80	" 100 holl. guld.	78.55 " 100 h. g.
Wien		39.40 " 100 ø. kr.
Kjøbenhavn		52.10 " 100 kr.

Opgave over handelshuse, der indehaves af nordmænd:

I St. Petersburg: Nicolai C. Smith, Was. Ostr. 13. lin. nr. 6; diverse agenturer. Etableret 1885.

I Kronstadt: Hans Smith, skibsmægler og assuranceagent. Etabl. 1850.

Rio de Janeiro.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul J. M. Bolstad, dateret 11te april 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	13	12 058	13	12 058	-	-	4	2 782	4	2 782
Sum	-	-	13	12 058	13	12 058	-	-	4	2 782	4	2 782
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	2	2 343	2	2 343	-	-	2	2 317	2	2 317
Seilskibe	-	-	129	67 663	129	67 663	-	-	7	1 891	7	1 891
Sum	-	-	131	70 006	131	70 006	-	-	9	4 208	9	4 208
Totalsum af ladede fartøier	-	-	144	82 064	144	82 064	-	-	13	6 990	13	6 990
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	1	444	1	444	-	-	13	13 156	13	13 156
Sum	-	-	1	444	1	444	-	-	13	13 156	13	13 156
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	3 658	3	3 658	-	-	4	5 025	4	5 025
Seilskibe	-	-	1	572	1	572	-	-	124	65 332	124	65 332
Sum	-	-	4	4 230	4	4 230	-	-	128	70 357	128	70 357
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	5	4 674	5	4 674	-	-	141	83 513	141	83 513

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 071 198.80, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 212 926.00.

For ordre, reparation, eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 3 022 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 16 dr. 4 663 tons, til hovedstationen 1 dr. 288 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 011.96, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 643.28; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 321.64.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 18.31; ved vicekonsulsstationerne kr. 318.10; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 159.05. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 2 480.69.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 281.78, i svenske sager kr. 5.30, i andre sager kr. 80.81, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 1 330.70, i svenske sager kr. 99.81, i andre sager kr. 81.00.

Ved hovedstationen udførtes der følgende mønstringsforretninger i løbet af aaret 1900:

Paa norske fartøier paamønstredes der 9 nordmænd, 9 svenske og 54 udlændinge, tilsammen 72; og afmønstredes 9 nordmænd, 5 svenske og 25 udlændinge, tilsammen 39; der rømte 3 nordmænd, 2 svenske og 18 udlændinge tilsammen 23. Af de afmønstrede var 5 nordmænd, 1 svenske og 5 udlændinge syge; der døde 1 svenske samt paa reisen til Rio 1 udlænding.

Paa svenske fartøier paamønstredes ingen svenske eller nordmand, men 4 udlændinge. 1 udlænding afmønstredes og 2 rømte. Ingen efterlodes syg eller døde fra svensk fartøi.

Med de efterladte syge sjømænd er truffet de forføjninger, som deres tilstand krævede. Angaaende de døde sjømænd saavel ved hovedstationen som fra vicekonsulsstationerne er udbyttet af efterladerskaberne blevet indsendt til myndighederne hjemme eller oversendt, hvor der handledes om udlændinge, til vedkommende konsulat i Brasilien.

I aaret 1900 tabtes fire norske fartøier i distriktet: bark „Premier“ af Drammen paa reise fra Rio de Janeiro til Pensacola i ballast forlodes synkende udenfor kysten af Rio de Janeiro efter sammenstød med den tyske damper „Stolberg“, af Bremen, der optog mandskabet. Bark „Urania“ af Moss, paa reise fra Montevideo til kanalen med benaske, sprang under storm læk og forlodes i synkende tilstand udenfor Itajahy, Rio Grande do Sul. Besætningen optoges og førtes til Desterro af brasiliansk dampskib „Alexandria“. Bark „Dora“ af Lillesand, paa reise fra Cardiff til Maranhao med kul stødte paa Lençoes Bank ved Maranhao og blev vrøg. Besætningen indkom til Maranhao.

Bark „Sola“ af Kristianssand stødte paa Sao Marcos Bank ved Maranhao og blev vrøg. Besætningen indkom til Maranhao. Disse forliste Besætninge modtog enhver fornøden bistand.

Generalkonsulatets assistance er ligesom tidligere blevet begjæret og ydet ianledning af de opkomne tvistespørgsmaal angaaende handelssedvaner, fordringer, overliggendagspenge og havaritilfælde. Ved træløstladninger fra de nordamerikanske sydstatshavne indtraf atter spørgsmaal foranledigede ved angivelig „shortage“ ved udmaalingen i fod. Disse er blevet søgt bilagt og ordnet efter omstændighederne bedst muligt.

Fra generalkonsulatet er i aaret 1900 blevet hjemsendt for norske sjømænd kr. 51.66 (Å 2. 17. 5) i hyrebeløb, for svenske sjømænd intet, altsaa meget mindre end i aaret 1899. Desuden hjemsendtes for skibsførere til rederier endel remisser.

Til generalkonsulatet indkom af korrespondance 504 skrivelser foruden besigtigelsesrapporter, memorandum og mindre meddelelser og afgik 534 skrivelser foruden cirkulærskrivelser til vicekonsulerne, opnævnelsskrivelser og mindre meddelelser.

Nedenfor skal efter spredte kilder, optegnelser og oplysninger dels omhandles skibsfartens vilkaar i aarets løb dels handel, industri og lokale næringers forhold.

Skibsfarten. Bevægelsen var i aaret 1900 atter mindre end i aaret 1899, og der var dage, da havnen var saa tom og stille, at man ved sammenligning med tidligere aar knapt vilde kjende den igjen. Af skibe i langfart kom der 233 færre og afgik 229 færre end aaret forud. Dette stod i forbindelse med de vanskelige forhold i handelsverdenen og var udtrykket for den ringere kjøbeevne og frygten hos dem, der selv vilde kunnet kjøbe, for at indføre en forøgelse i sine lagre, som de ei selv til tilfredsstillende kunder skulde kunne afsætte. Den, der skulde have stykgodslast, fandt ingen grund til at bestille saa meget, at et helt seilskib kunde fragtes fra Hamburg eller britisk havn. De almindelige dampskibslinjer var fuldt tilstrækkelige til at tage de smaa varepartier, som hver kjøbmand alt efter sit yderste behov fandt sig beføiet til at forskrive. For at sikre sig saameget som muligt for sin linje, nedsatte to dampskibsbolag i Hamburg sine fragter i konkurrence, og saa lave rater blev følgen, at afskiberne, om de havde søgt seilskibe, ikke vilde faaet noget til at seile med stykgods for tilsvarende fragt. Kaffe gik som sedvanlig med dampskibe til de nordamerikanske havne paa de regulære linjer. Disse blev, for ikke at skade hverandre, enige om at holde visse bestemte fragter. Dette bevirkede, at endel kaffe for at spare blev givet som returfragt til amerikanske seilskibe, der kommer til Rio især fra Baltimore med trælast, harpix og mel. Export af kaffe til Sydafrika gav for seilskibe som sedvanlig endel fortjeneste, og der var til sine tider livlig efterspørgsel efter fartøier skikkede for denne vare. Kunde fartøier ikke uden stort besvær opnaaes fra andre havne, sendtes partier af denne kaffe i dampskib til Europa eller de kanariske øer for derfra at beforders videre til Kapstaden. De dampskibe (og undtagelsesvis efter tilladelse seilskibe), som langs kysten berørte de brasilianske havne for at indtage eller losse varer — (de fremmede fartøier kan blot deltage i denne kystfart med passagerbefordring og med varer fra

eller til udlandet), har mange vanskeligheder at kæmpe med, hidførte ved pestens optræden i Rio og Santos, og at losse eller laste i „karantæne“ forvoldte dem indtil en uges ophold for et lidet parti varer i en enkelt havn, og de maatte udføre arbeidet ved egen besætning uden hjælp af arbejdsfolk fra land. Imidlertid gjorde paa den anden side dette, at enkelte havne, som ellers væsentlig forsynede sig fra Rio de Janeiro, lod ladninger til sin forsyning komme direkte fra udlandet.

Hvad vor egen fart angaar, var antallet af ankomne norske skibe 14 seilskibe (ingen dampskibe) dr. 12 502 tons samt 1 svensk seilskib dr. 288 tons mod respektive 39 norske seilskibe dr. 32 280 tons og 5 dampskibe dr. 7 025 tons og 4 svenske seilskibe dr. 1 810 tons i aaret 1899. Nedgangen skyldes de daarlige tider og den mindske import og den omstændighed, at vore fartøier fandt bedre fragter end de faa forhaandenværende, især i den mexikanske Golf og til Sydafrika.

Den samme slappelse, som merkedes i den udenrigske fart, gjorde sig ogsaa gjældende i den indenrigske. Dog var der nogen livlighed at spore i saltfarten mellem salthavnene Mossoró, Assú og Macau og de forskellige havne sydover. Hidtil var det fastslaaet, at forbeholdet af kystfarten ingen indflydelse har havt paa den brasilianske handelsflaades trivsel eller udvikling. Brasilianerne har ikke havt lyst til at lægge sig yderligere efter rederibedrift, idet de gjældende forskrifter dels medfører, at de indenlandske fartøier maa have en større besætning og deres udgifter ogsaa løber mere op end for de udenlandske. Man har saaledes kun hørt lidet tale om indkjøb af fartøier til landet. For at opmuntre til bygning af skibe paa indenlandske verfter fastsattes af kongressen en præmie af 50 (femti) milreis pr. ton. Ved aarets slutning blev saadan præmie besluttet uddelt for et fartøi paa lidt over 200 tons. Hvor de ved pesten og andre vanskeligheder fremkaldte forhold gjorde det nødvendigt, blev i kystfart udenlandske fartøier benyttet til transport af levnetsmidler og produkter, der ikke taalte at hénligge.

Af andre nationers skibe ankom til Rio de Janeiro i oversjøisk fart: tyske: ankomne 7 seilskibe, 96 dampskibe, afgaaede 10 seilskibe og 69 dampskibe. Argentinske: ankomne 2 seilskibe og 23 dampskibe, afgaaede 1 seilskib og 19 dampskibe. Østerrigske: ankomne 18 dampskibe, afgaaede 15 dampskibe. Belgiske: ankomne 15 dampskibe, afgaaede 10 dampskibe. Brasilianske: ankomne 1 seilskib og 49 dampskibe, afgaaede 2 seilskibe og 44 dampskibe. Chilenske: afgaaet 1 dampskib. Danske: ankomne 2 seilskibe og 1 dampskib, afgaaede 5 seilskibe og 1 dampskib. Franske: ankomne 4 seilskibe og 103 dampskibe, afgaaede 5 seilskibe og 96 dampskibe. Spanske: ankomne 19 dampskibe, afgaaede 20 dampskibe. Engelske: ankomne 69 seilskibe og 316 dampskibe, afgaaede 81 seilskibe og 292 dampskibe. Italienske: ankomne 2 seilskibe og 42 dampskibe, afgaaede 3 seilskibe og 42 dampskibe. Nordamerikanske: ankomne 35 seilskibe og 1 dampskib, afgaaede 34 seilskibe og 1 dampskib. Portugisiske: ankomne 8 seilskibe og 5 dampskibe, afgaaede 7 seilskibe og 5 dampskibe. Russiske: ankomne 7 dampskibe, afgaaede 5 dampskibe. Uruguayske: ankomne 1 seilskib og 1 dampskib, afgaaede 1 seilskib og 1 dampskib. Ialt som nævnt en meget ringere rørelse end baade i aarene 1899 og 1898, ja helt siden aaret 1895.

For at belyse denne tilbagegang hidsættes følgende sammenligning og oversigt over den oversjøiske fart i denne havn:

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 t.)		
1897	1 274 skibe dr.	2 146 854 tons
(347 s. + 927 d.) (306 599 + 1 840 255 t.)		
1898	1 218 skibe dr.	2 069 161 tons
(295 s. + 923 d.) (271 064 + 1 798 097 t.)		
1899	1 070 skibe dr.	1 916 939 tons
(194 s. + 883 d.) (190 883 + 1 726 056 t.)		
1900	843 skibe dr.	1 522 754 tons
(147 s. + 696 d.) (147 545 + 1 375 209 t.)		

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 t.)		
1897	1 219 skibe dr.	2 044 858 tons
(361 s. + 858 d.) (316 580 + 1 728 278 t.)		
1898	1 130 skibe dr.	1 957 711 tons
(301 s. + 829 d.) (271 041 + 1 686 670 t.)		
1899	1 019 skibe dr.	1 852 707 tons
(212 s. + 807 d.) (206 751 + 1 646 956 t.)		
1900	790 skibe dr.	1 407 122 tons
(169 s. + 621 d.) (153 881 + 1 253 241 t.)		

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 "
1900 .	860 " "	445 016 "

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 "
1900 .	917 " "	513 859 "

Mellem dem, der er ankomne til Rio i kystfart, opføres i aaret 1900 ligesom i aarene 1898 og 1899 adskillige udenlandske, nemlig 1 seilskib dr. 247 tons og 99 dampskibe dr. 184 431 tons, og mellem de afgaaede 2 seilskibe dr. 471 tons og 133 dampskibe dr. 236 798 tons, væsentlig under tysk, engelsk og fransk flag, men enkeltvis ogsaa under argentinsk, østerrigsk, belgisk, dansk, uruguayisk og portugisisk flag. Som kystfart er da i de fleste fald ligesom forrige aar medregnet, skjønt uegentlig, de udenlandske dampskibe i regelmæssig rute, som berører brasilianske havne uden dog at føre last mellem disse, og de udenlandske seilfartøier, som efter at have losset i en brasiliansk havn gaar i ballast til anden brasiliansk havn for der at laste for udlandet.

Den direkte fart mellem Brasilien og de forenede riger har i de senere aar været liden. I aaret 1900 ikke alene ikke ankom der svensk eller norsk fartøi fra svensk eller norsk havn til Rio eller afgik fra Rio til vore havne fartøi under vore flag, men der ankom derfra eller afgik derhen ei heller

fartøi under udenlandsk flag. Dette finder sin forklaring i, at der i aarets løb ikke indførtes nogen trælast fra os ei heller anden vare, der kunde optage helt fartøi. Vor export herhen (fisk, jern, tran, tjære, glas, separatorer og maskiner) kom saaledes udelukkende i smaa sendinger pr. dampskib, væsentlig over Hamburg. I aaret 1899 kom derimod 11 fartøier til Rio de Janeiro fra svenske havne.

Frugtmarkedet. Som allerede antydet var frugtmarkedet meget stille og det mere end i aaret 1899. Rutedampskibene til Europa tog, hvad gods og varer de kunde faa til billige fragtsatser, og kun nu og da var der spørgsmaal om at kunne befragte et seilskib f. eks. til farten med kaffe til Kap. Af 17 afgaaede norske seilskibe forlod de 13 havnen i ballast for at søge fragt i Australien, Vestindien eller sydstaterne i Nordamerika, medens tre gik lastede med kaffe til Sydafrika og et med manganerts til Middlesborough. Nævnte erts er imidlertid en tung last, vanskelig at stuve sikkert og at fordele forsvarlig i rummet, saa at vore skibsfartøier af træ ikke gjerne tager den over Atlanterhavet, hvis de kan opnaa anden last, der mindre sætter skibet paa prøve i haardt veir. Et svensk fartøi afgik med kaffelast til Kap.

Sjøfartsbestemmelser. Mellem de specielle paabud, som ved aarets slutning gaves, var som meldt i speciel beretning, at kai- og dokafgift bibeholdtes i guld; at en fast afgift af £ 2. 0. 0 fastsattes ligesom i aaret 1899 for hvilket som helst fartøi, der løber ind i brasiliansk havn for at søge ordre, og at det dermed er berettiget til at ligge i havnen i 10 dage uden yderligere afgift og uden forpligtigelse til at indklarere. Da i Brasilien den føderative regering i Rio er eneberettiget til at paalægge afgifter paa skibsfarten (de enkelte stater har altsaa ikke denne ret), er den nu af kongressen bemyndiget til i havne, hvor der for unionens regning udføres arbejder for at forbedre indløb og ankerpladse, at paalægge skibe, som benytter havnen, en afgift af fra 1 til 5 reis pr. kilogram af varer, som der losses eller lastes, og skal udbringendes af denne afgift for hver havn danne et særskilt fond, bestemt til at fremme de omhandlede forbedringer. De havne, paa hvilke nærmest er tænkt, er Maranhao, Ceará, Natal, Parahyba do Norte, Paranaguá, Pernambuco, Maceio, Desterro de Sta Catharina og Rio Grande do Sul. For at søge at fremtvinge statistisk materiale er det bestemt, at førere af brasilianske og udenlandske fartøier, som afgaar fra brasiliansk til udenlandsk havn, er forpligtet til at afgive et manifest over de varer, som de i havnen har indlastet, og hvori skal anføres fartøiets navn, klasse, tonnage, antallet af indlastede kolli med deres navn og kvantum og hver vares slags og vegt særskilt, hvis aflasteren har opgivet dem. Et eksemplar af dette manifest skal sendes straks til kontoret for handelsstatistik i Rio de Janeiro, som fungerer i forbindelse med toldboden og besluttedes oprettet ved dekret af 8de januar 1900. Undladelse af at efterkomme dette paabud straffes med mulkt af 500 milreis og af 1 000 milreis i gentagelsestilfælde. Er der urigtigheder i nævnte manifest, iløbes ogsaa anledning heraf en mulkt af fra 10 pct. til 50 pct. af varens værdi og fra 20 milreis til 100 milreis for hvert kolli, som maatte være udeladt. Det kan her endvidere anføres, at ved legalisering af konsulatfakturaer, som i forrige aar blev paabudt og nærmere reglementeret, er gebyret nedsat fra 5 til 3 milreis guld.

Økonomiske forhold. Det søgtes i forrige aarsberetning forklaret, hvorledes den finansielle tilstand i Brasilien lidt efter lidt var blevet værre,

hvorledes overdreven seddelemmission dels havde sat en mængde penge i bevægelse til uvittige gründerforetagender, dels havde bidraget til uundgaeligen at formindske værdien af milreisen, hvorledes renter og afdrag af statsgjæld og andre forpligtelser i udlandet efterhaanden repræsenterede en byrde, der blev utaalelig, og hvorledes den i London sluttede overenskomst med Brasiliens kreditorer stoppede udviklingen henimod en statsbankerot og gav landet et pusterum til 1ste juli 1901. Det blev ogsaa fremhævet, at en forudsætning ved denne overenskomst, „the Funding Loan“, var, at den løbende seddelmasse skulde blive formindsket og besparelser saavidt muligt indføres i statshusholdningen og nye laan ikke optages, paa samme tid som statsindtægten fra toldboderne ved de nye toldafgifter og forbrugsafgifter skulde stige.

Da aaret 1900 begyndte, saa skatteyder og forretningsmand situationen væsentlig forskjelligt fra statens syn derpaa.

For den private var stillingen spændt. Udgifterne øgede, skatterne større, fortjenesten mindre, og fremtiden stod uklarere for ham, fordi han bemærkede, at kunder, som kunde købe, gjorde mindre bestillinger, og de øvrige nok vilde give ordrer, men ikke kunde betale. En mængde af Rio kjøbmænd sidder med store tilgodehavender hos folk i det indre saavel i byerne som paa landet, kan ikke erholde dem og har saaledes en uforholdsmæssig del af sin kapital bunden. Den private saa ogsaa, at landets vigtigste exportartikel, kaffe, stod lavt i pris og maaske endnu mere vilde gaa ned, og at der altsaa maaske af dens afsætning vilde komme mindre penge ind i landet end aaret før. Den private virksomhed stilnede saaledes mere og mere af, og enhver søgte at indskrænke sig for at møde, hvad vanskeligheder der kunde vise sig i aarets løb. Ja der siges, at hele aaret 1900 i saa henseende var det pinligste aar af de sidste 25 for enhver Riokjøbmand. Huse, — enkelte betydelige, de fleste dog med mindre forretninger, — indstillede betalinger, andre ordnede sig ved venskabelig akkord med sine kreditorer. Alligevel hændte dette i meget mindre grad, end man skulde antaget efter omstændighederne.

Regjeringen paa sin side holdt fast ved det rigtige og gode princip at slaa udgifterne ned mest muligt og øge indtægterne. Da toldafgifterne var sat op og forbrugsskat paalagt, ventede den altsaa jevnt at se statsindtægten stige. Ved kjøbmandsstandens tilbageholdenhed blev det ikke egentlig tilfældet. Da 15 pct. af tolden betaltes i guld, blev imidlertid regjeringen herved uafhængig af vekslemarkedet og kunde gjøre de remisser, den havde at foretage til Europa, til billigere vilkaar, end om den skulde have optraadt og kjøbt veksler i banken eller hos private for hver gang. Den fastholdt sit fortsæt at inddrage papirpenge. Medens der pr. 31te december 1898 var ca. 786 millioner milreis i omløb og pr. 31te december 1899 ca. 734 millioner milreis, inddroges og brændtes der sædler, oftest 1 million milreis hver uge, saaledes at der pr. 31te marts 1900 allerede blot cirkulerede 716 millioner milreis. Denne forholdsregel havde imidlertid sine modstandere i publikum, som strax begyndte med skrig paa, at der blev forlidet penge i omløb, at det blev vanskeligt ja umuligt at røre sig, og at et krach vilde melde sig. At kursen paavirkedes af systemet, saa man imidlertid efterhaanden, idet den dels steg, dels holdt sig stabilere, end før havde været tilfældet. Samtidig søgtes et vanskeligt omraade ordnet, nemlig at hindre spekulation i kurs, ved anordning af opsigt med forretningsrørelsen i veksler i bankerne og ved bestemmelser, der skulde hidføre, at køb og salg af veksler ogsaa effektivt iverkattes og ikke blot var et paaskud til spil ved at opgjøre dem ved betaling af differencer.

Da præsidenten dr. Campos Salles den 4de mai 1900 sendte sit budskab til den brasilianske kongres, fastslog han deri baade sin fortsatte vedhængen ved samme system og de resultater, som det havde givet. Statsindtægten var, siges deri, for aaret 1899 i det hele rs. 314 254 000\$000 i papir og rs. 19 416 706\$396 i guld og udgiften rs. 225 942 225\$000 i papir og rs. 14 092 046\$000 i guld, altsaa givende en saldo af rs. 88 311 775\$000 i papir og rs. 5 324 660\$396 i guld, hvoraf imidlertid saldoen i papir ved at fradrage forskellige kreditbeløb aabnede for de forskellige ministerier og de beløb, som de inddragne og brændte sedler repræsenterede, reduceres til rs. 16 250 957\$434. Dette gav regjeringen haab om, sagde præsidenten, et godt aar i 1900. „Studiet af landets almindelige vilkaar og bevægelsen af statsindtægterne bringer mig sikkert til at tro, at vi i dette budgetaar ikke vil have ringere indtægt end aaret før. Kortsagt, en langsom, men gradvis fremadskridende værdiforbedring af vor mynt, som faar sit udtryk ved kursens stigen og fasthed. Større værdi i vor export og følgelig forøgelse af den offentlige formue, udtrykt ved den høiere pris paa kaffe. Stadig større gjenoprettelse af Brasiliens kredit, udtrykt ved en bemærkelsesværdig stigen i vore statspapirer i udlandet og ved den tendens, som øges, til at bringe udenlandske kapitaler ind. Saldo i budgetterne frembragt ved reduktion i udgifterne og ved betragtelig forøgelse i vore indtægter. Sikkerhed hos regjeringen paa og stadig større tillid hos vore kreditorer til, at vi vil begynde igjen at betale vore udenlandske forpligtelser i guld“. Regjeringen fortsatte saaledes haardnakket med samme grundsætninger. Ved aarets slutning var ved inddragning den løbende seddelmængde allerede blot 700 millioner milreis. Derhos mindskedes statens forpligtelse efter laanene af 1868 og 1879 med ca. 6 millioner milreis, hvorhos det indre laan af 1889, hvis saldo i 1899 var ca. 18 millioner milreis, blev helt afbetalt. Samtidig saa statskassen sig istand til at sende 2 millioner £ til sin afdelingskasse i London.

Hidtil havde statskassen og Banco da Republica do Brazil været i stadige mellemforretninger, et forhold, der for begge parter havde sine fordele og ulemper. Fra aarets begyndelse lagdes der af regjeringen imidlertid an paa at søge dette forhold opløst og ordnet. Bankens gjæld til statskassen ansloges til 186 millioner milreis, men hidrørende fra forpligtelser paa lang frist, med betalingstid af fra 18 til 22 aar. Det tillodes banken at afgjøre denne gjæld ved betaling af 50 millioner milreis — straks 25 og om 2 aar 25 — (idet det gjordes gjældende, at dette beløb å 6 pct. rente efter de nævnte frister omtrent vilde have svaret til det omhandlede beløb og altsaa repræsenterede en praktisk diskonto), og dermed skulde gjælden ansees ophævet og betalt. Herved ansaaes begge parter at blive bedst tjent og at gjenvinde fuld uafhængighed af hverandre. Arrangementet blev inden bankkredsene meget omtalt og tildels klandret som ufordelagtigt for regjeringen.

Imidlertid syntes et øieblik denne finanspolitik at vinde resultater, som den ei end selv kunde haabe. I juni begyndte pludselig vekselkursen at stige og snart at hæve sig, ikke jevnt men i hop. I juli blev dette end mere tilfældet. Der har været sagt, at hine dage mindede om spekulationsperioden („o encilhamento“) i aaret 1891. Kursen, der var normal til $9\frac{1}{2}$ pence pr. milreis, steg til 10, 11, 12, naaede 14 og $14\frac{5}{8}$. Der var ikke tvil om, at spekulanter i forbindelse med en af de engelske banker kunstigen drev den op, men folk blev med ét saa optimistiske, at de saa guld og grønne skove og fromt troede paa en kurs af 18 à 20 d om faa dage. Man troede, at regje-

ringen var interesseret i at holde den oppe, men denne hverken solgte eller købte veksler i hine dage. Reaktionen kom i august, og store skuffelser blev følgen. Sjelden har Rio marked, er det blevet sagt, bivaanet et saadant skuespil. Reklamationer, klager, trusler og til og med personlige anfald uden den mindste indrømmelse fra spillernes side af at have fortjent sin lod. Disse uheld fik sine indflydelser paa enkelte banker, som havde spekuleret feil i kurs og lidt tab. Dette var uheldigvis fire brasilianske banker: Banco da Republica, Banco Rural e Hypothecario, Banco de Lavoura e Commercio, Banco Commercial. Det var især den første, som led og følte øieblikkets knibe. I september underrettede den regjeringen om, at den maaske maatte stanse. Regjeringen tilbød laan af 20 millioner milreis og derpaa yderligere hjælp, men ønskede at indsætte en ny direktør, og tilbød denne hjælp af hensyn til alle de judicielle deposita, enkers og umyndiges midler, som stod der. Efter mange forhandlinger, hvorunder man ogsaa foreslog regjeringen at stoppe seddelinddragningen og at hjælpe banken rundeligere, blev resultatet, at bankens hidtleværende styrelse afgik og en ny, tilsat af regjeringen, indkom. De andre nævnte banker stoppede foreløbig sine udbetalinger kontant og indvilgede kun i betaling efter fastsat frist. Det er sagt, at dette gjordes for at frembringe en krise og tvinge regjeringen til at ændre sin finanspolitik og begynde seddeludstedelse igjen. En af de ny tilsatte direktører i Banco da Republica var en direktør i Brasilianische Bank für Deutschland. Da han ikke havde ord for at være mild, vandt de misfornøjede elementer, der dog er altfor afhængige af bankerne, ikke paa byttet. Og finansministeren ændrede ei heller sin politik. Bankerne ordnede sig da efterhaanden med sine kreditorer med passende frister, saa at stansning eller likvidation undgikkes. Disse forviklinger havde imidlertid medført, dels at under den høje kurs en betydelig del kapitaler i hast blev draget ud af Brasilien til Europa, dels at handelshuse, der hidtil havde holdt sig, blev ustø og maatte ordne sig, dels at mange forretningsomraader, der havde draget sig saagodtsom tilbage og kun betragtede sig som rentierer i Europa, blev nødt til at begynde forfra igjen og paany indfinde sig i Brasilien til arbejde.

Disse begivenheder gjorde, at kongressen tog forholdene op til drøftelse og, enig med regjeringen, søgte at sikre den økonomiske stabilitet og hindre de forviklinger paa alle omraader, som af kursens sprang op og ned og ufor-svarlige spekulationer i kursdifferencer blev resultatet.

I sin til republikens præsident under 4de august 1900 afgivne aarsberetning kom finansministeren tilbage til spørgsmaalet: „Hvis, siger han, tilbud og efterspørgsel mellem vore papirpenge og guld gjordes paa naturlig maade, regelmæssig og jævnt, vilde vi kunne vedligeholde vekselkursen med en vis fasthed, hvad der vilde være til stor fordel for vort land. Men spekulationen i dette slags forretninger, som fremforalt bemerkes i lande med uindløselig papirmynt, forefandt her hos os specielle betingelser for at udvikle sig og slaa dybe rødder dels ved vor cirkulations tilstand, dels ved den uforudseenhed, hvormed Brasiliens regjering har gaaet frem i denne sag. Hvad denne spekulation formaar ved at skabe kunstige situationer i tilbud og efterspørgsel, havde vi klart nok bevis paa endnu i denne juli maaned. Reglementeringen af vekseloperationer, som med saa mange forhaabninger for mange forsøgt hos os, frembragte ikke noget positivt resultat, og det af den grund, at der er tusinder af midler til at omgaa de reglementerede bestemmelser, og det er i praksis meget vanskeligt at drage skjelnelinjen mellem den legitime og reelle forretning paa

den ene side og den fingerede forretning og spekulationen paa den anden. For mig, hr. præsident, ligger det eneste hjælpemiddel med radikale, stadige og varige virkninger, som er istand til at udrydde spekulationens misbrug, i at reducere gradvis og jævnt den i ømløb værende seddelmasse, indtil vi naar op til muligheden af at indløse den, eller idetmindste indtil det gjenværende papir, indløst til en kurs af 24 pence, frembringer værdien af vor export i guld. Det er mod dette desideratum alle vore anstrengelser bør konvergere. Før jeg slutter disse lette bemærkninger om vor vekselkurs, bør jeg, hr. præsident, forsikre Dem om, at regjeringens bestræbelser i arbeidet for at hæve kursen udelukkende har gjort sig gjældende paa det økonomiske og finansielle omraade snart ved at søge at øge kaffeens værdi, snart ved at reducere massen af papirmynt, snart ved at gjenoprette vor kredit i udland og indland.“

Under den raadende stemning i kongressen blev man ei forundret over et af senator V. Machado den 22de september fremlagt forslag, at banker, som sælger vekslers og modtager penge i deposito (af hvilke de fleste nu ingen rente betaler til indskydere uden mod opsigelse, og det af uhyre summer) skal betale $\frac{1}{4}$ pct. til statskassen, et forslag, som dog blev liggende uden definitiv behandling. Videre gik et den 26de oktober af den deputerede Elias Fausto fremlagt forslag, som radikalt begyndte med at fastslaa, at indtil man var kommen tilbage til indløselige penge og metalcirkulation, skulde ikke udenlandske banker og deres filialer, som driver forretning i vekseloperationer, kunne etableres i Brasilien og de nuværende af samme slags forpligtes til at likvidere sine operationer inden seks maaneder, samt med forskellige bestemmelser sigtende til at begrænse og formindske spekulation i vekslers, hvoriblandt særlig, at bestilling af vekslers til termin forbødes, og at ethvert salg eller køb af vekslers skulde afgjøres ved betaling i penge og vekslens overleveres inden 48 timer. Som rime ligt er, blev den udenlandske bankverden urolig, og endmere da dette forslag passerode til lov i deputeretkammeret. Der blev imidlertid ikke tid til at behandle det i senatet, og det forblev saaledes uafgjort. Inden kongressen gik fra hverandre, optoges nogle af forslagets bestemmelser imidlertid i loven om udgiftsbudgettet for aaret 1901, hvorved ei lagdes hindringer i veien for de udenlandske bankers virksomhed, men forordnedes opsyn og kontrol med deres operationer, ligesom der søgtes fremmet kontant kjøb af vekslers og modarbejdes kjøb paa bestilling til levering og med opgjør i difference.

Aaret endte saaledes i økonomisk henseende efter mange overraskelser baade for den private, som midt i alt sit tryk ogsaa fik skrækken for at se en almindelig bankkrise og alle sine interesser at ende i kaos, og for regjeringen, som midt i sin optimisme saa handelen aftage, trods at kursen steg, og saa toldindtægterne, som er dens store faktor at regne med, mindskes, og som derpaa fandt sig kastet ind i en bankkrise, hvor man søgte at klemme den med jernhaand, og hvor den maatte optræde som formynder, — ikke at tale om, at den maatte redde landets største bank ved at sætte en udlænding i spidsen for den.

Den økonomiske stilling i Rio fandt iøvrigt sin afspeiling i hele det øvrige land, og bankkrisen i hovedstaden affødte sin bankkrise først i Pará, siden i de første dage af aaret 1901 i Bahia, hvorunder de paagjældende banker, som var i forlegenhed, maatte finde den bedst mulige ordning med alle sine kreditorer for at kunne fortsætte.

Regjeringen stod i økonomisk prestige utvilsomt sterkere ved aarets slutning. Takket være det aaret forud ved hensættelse af en vis del af statsindtægten dannede indløsnings- og garantifond for papirpengene kunde den foresætte sig ikke alene at fortsætte med inddragning og brænding af papirpenge, men at foretage dette i øget skala. Den fik i det hele den for aaret 1900 gjældende toldtarif (hvor haarde end enkelte af dens bestemmelser f. eks. om forbrugsafgifterne føltes af handelsstand og forbrugere) forblivende uforandret for aaret 1901 og med tillæg om, at nu ikke 15 pct., men 25 pct. af toldafgiften skulde betales i guld. Den bemyndigedes til at gjøre de kreditoperationer, som maatte være nødvendige, dog med undtagelse af udstedelse af papirpenge. Der er en saadan, som den i aarets løb har studeret, forberedt og (for jernbaners vedkommende) tildels iverksat, nemlig at søge indløst de jernbaner, som værende i private selskabers eie dog har rentegaranti for lange tider af staten for saaledes at komme bort fra disse aarlige udlæg ved mindelig overenskomst paa billigere vis. Det maa heller ikke glemmes, at regjeringen fremdeles er bemyndiget til at sælge eller bortforfragte unionens jernbaner, altsaa selve centraljernbanen ogsaa, som sidste udvei og nødmiddel til at bringe hjælpemidler tilveie. Bemyndigelsen for regjeringen til at anvende differential-satser mod fremmede stater for at fremtvinge toldnedsættelser eller modarbejde toldpaalæg der er atter gjentaget.

For at lette handelsstandens disposition over ved toldboden lagrede brasilianske varer udfærdigedes bestemmelser om „Warrants“ eller „Certificados de deposito“, som de her benævnes. Disse varer (som dog ikke maa være saadanne, der let bedærves) kan indlægges i toldpakhush; der erholdes et lagringsbevis undertegnet af toldbodens chef og pakhusformanden; paa dette gjøres paategning af mæglerkomiteen (Junta de Corretores) om varernes klassifikation og værdi efter dagens pris; disse certifikater udfærdiges til besidderens navn og kan endosseres til andenmand; varerne kan ikke udleveres uden til den efter certificatet berettigede; denne maa maanedlig betale magasinerings- og andre afgifter og kan udtage varerne efter disses kvittering, hvis han da ikke sin tur atter endosserer beviset til tredjemand.

Jernbaner. Centraljernbanen har fremdeles udviklet sin virksomhed under gunstige vilkaar. Fragtsatsernes omregulering for landbrugsprodukter har heldigen indvirket paa landbrugets vilkaar og ophjulpet distrikter i det indre. Sorocaba-jernbanen er i god forfatning og udvider sine linjer, men der raader misnøje med dens ledelse, og stridigheder med de udenlandske debentureindehavere paagaar fremdeles, idet disse ikke har faaet sine kupons for de sidste to aar. Selskabet Companhia Paulista, om hvis salg til udenlandske kapitalister underhandlinger dreves, har øget sin kapital efter at have givet godt udbytte for aaret. Det engelske selskab Santos—Sao Paulo—Jundiahy har, efter at have fuldendt sin nye linje i Serra en øget trafik og fremdeles meget lønnende drift. Sapucahybane-selskabets reorganisation, der besluttedes, synes at gaa langsomt fremad, og denne bane lader fremdeles noget tilbage at ønske. Leopoldina-banen, som under sin bestræbelse for reorganisation har været oppe i proces efter proces, søges jevnt ordnet og forbedret og vil antagelig efterhaanden, omend med store opofrelser, komme til at virke med øget udbytte. Banerne i Parana synes at være i opsving. Banerne i Rio Grande do Sul vil, eftersom de kompletteres og forenes, ved sin Forbindelse ogsaa med Uruguay efterhaanden raskt udvikles i trafik.

Børsen. Salg og kjøb af papirer paa børsen foregik i aarets løb ganske livligt, omend maaske noget slappere end aaret før. De mest efterspurgte papirer var apolices (statsobligationer); alle foreninger og stiftelser vil, foruden kapitalisterne, gjerné have disse papirer som anbringelse, sikker og til beskeden rente, for sine fonds. I aarets løb blev et laan paa 8 millioner milreis for sporveisselskabet Jardim Botânico udbuddt til tegning. Et nyt laan for staten Minas Geraes og et nyt laan for byen Rio de Janeiros kommune blev udbuddt, men tegningen af obligationer havde ikke den fornødne tilslutning. De lettest solgte papirer iøvrigt var aktier i væverier og i forsikringsselskaber. Andre papirer, som aktier i banker og i jernbaner, var underkastet stadige fluktuationer.

Pengekursen stod i aarets løb saaledes:

	England.	Frankrige.	Tyskland.
	d pr. milreis.	Rs. pr. francs.	Rs. pr. mark.
Januar	6 ¹⁵ / ₁₆ à 7 ⁷ / ₈	1\$211 à 1\$375	1\$495 à 1\$702
December	9 ⁹ / ₁₆ à 10	0\$953 à 0\$998	1\$176 à 1\$232

	Forenede Stater.	Italien.	Portugal.
	Rs. pr. dollar.	Rs. pr. lire.	pr. 100\$000
Januar	6\$379 à 7\$257	1\$161 à 1\$330	494 à 582
December	5\$006 à 5\$238	0\$908 à 0\$967	394 à 420

Som nævnt, naaede dog kursen helt op til 14⁵/₈ d i juli og oscillerede mellem dette ziffer og 6¹⁵/₁₆ d i aarets løb. I aaret 1899 oscillerede kursen paa England mellem 6⁵/₈ d og 8¹/₄ d. 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. Toldboden i Porto Alegre funktionerer atter. Toldboderne i staten Rio Grande do Sul synes at være kommet i bedre gjænge. Undersøgelser fra finansministeriet har været foretaget ved nogle toldboder for at øve kontrol, og de paatrufne uregelmæssigheder er blevet holdt i ave og ændringer gjort for at søge at hindre gjentagelse. For at sikre materiale til istandbringelse af kommerciel statistik, som hidtil enten har manglet eller været yderst ufuldkommen, er dels konsulatfakturaer blevet paabudt og nærmere reglementeret, dels er der for exporterede varers vedkommende givet paabud om afgivelse af manifest, som foran under skibsfart nævnt. Disse materialier samles ved Rio de Janeiros toldbod.

Havnene. Som foran nævnt, har regjeringen faaet bemyndigelse til i visse havne at paalegge afgifter til forbedring af ankergrunde og seilløb. I Manaos er havnearbejder besluttet og kontrakt om deres udførelse undertegnet. I Rio de Janeiro synes det engelske selskab, der har kjøbt koncessionen paa kaiers og havneindretningers udførelse, nu at have bragt alle tvistepunkter afveien og at kunne tænke paa at skride til arbeidets udførelse.

H a n d e l. Den før antydede tendens til, at tyske varer oversvømmer dette marked til fortrængsel af baade engelske og franske, holder sig og synes snarere at øges end at mindskes. Imidlertid var aaret 1900 for handelshuse her af alle nationer et trangt og lidet tilfredsstillende aar. Næsten alle indførte varer viste en betydelig tilbagegang undtagen cement, klid, hvedemel, petroleum, bønner, salt, fedt og flesk, der viste nogen forøgelse.

Klipfisk. Importen af denne vare udgjorde i aaret 1900 18 036 bøtter, 31 110 kasser og 41 841 kolli mod 25 633 bøtter, 28 432 kasser og 37 300 kolli i aaret 1899 eller en formindskelse af 7 597 bøtter og en forøgelse af 2 678 kasser og 4 541 kolli. Der kom mindre engelsk fisk og noget mere norsk fisk end i 1899. Priserne var ved aarets begyndelse 58 à 64 milreis pr. bøtte eller tønne Kanada-fisk og 38 à 50 milreis ved aarets slutning samt 75 à 80 milreis for norsk fisk i januar og 58 à 62 milreis i december. Beholdningen pr. 31te december 1900 ansloges til 8 000 kolli.

Tjære. Der ankom, væsentlig fra Tyskland, 693 fade mod 705 i aaret 1899 eller en formindskelse af 12 fade. Prisen var i aarets løb 64 til 72 milreis pr. fad.

Alfalfa. Der ankom 160 560 baller mod 208 014 i aaret 1899 eller 47 454 baller mindre. Prisen var 135 til 400 rs. pr. kg.

Ris. Der ankom fra Indien 675 672 sække mod 1 241 787 i aaret 1899 eller 566 115 sække mindre og fra Europa 52 788 sække mod 21 395 i aaret 1899 eller 31 393 sække mere. Prisen var fra 15 til 23½ milreis pr. sæk à 60 kg.

Stenkul. Indførselen beløb sig til 401 417 tons fra England og 57 978 tons fra de Forenede Stater, ialt 459 395 tons mod 576 123 i 1899. Priserne var ogsaa i aaret 1900 nominelle.

Tørret kjød. Herafindførtes 35 934 590 kg. mod 41 866 910 i aaret 1900, dels fra Rio Grande do Sul, dels fra Argentina og Uruguay.

Øl. Der ankom 949 kasser mod 1 701 kasser i aaret 1899 eller 752 mindre. Deraf kom 934 fra England og 15 fra Tyskland. Prisen var 20 à 29½ milreis pr. dusin guinness.

Harpiks. Der ankom 18 805 tønner eller 6 535 tønner mindre end aaret før. Prisen var 26 à 30 milreis pr. 280 pund for klart farvet og noget mindre for mørk.

Cement. Der ankom 230 957 tønner mod 144 698 i aaret 1899 eller 86 259 tønner mere. Det meste var af merket Knight Bevan & Sturges. Priserne var fra 12½ til 25 milreis pr. fad, alt efter de forskjellige merker.

Hvedemel. Der indførtes 381 083 fade mod 300 862 i aaret 1899 eller 80 221 fade mere. Dette mel kom fra de Forenede Stater, Argentina eller brasilianske havne. Prisen var fra 26 til 43 milreis pr. fad for nord-

amerikansk mel, fra 22 til 40 milreis pr. fad for argentinsk og fra 25 til 40 for brasiliansk.

Smør. Tilførselen dreiede sig om 30 115 kasser mod 51 235 kasser i aaret 1899. Over halvdelen var fransk smør. Prisen var fra 2\$200 til 2\$900 pr. æske. Dansk smør kostede 2\$620 à 2\$640.

Trælaster. Af svensk trælast ankom intet. Heller ikke af norsk. I aaret 1899 ankom af svensk 7 573⁹/₁₂ dusin planker.

Indførselen af amerikansk trælast var: Pitchpine: Der kom 11 225 205 superficielle fod mod 22 328 911 aaret før eller 11 103 706 fod mindre. Priserne var fra 78 til 95 milreis pr. dusin planker. Varen indtraf fra Pensacola, Pascagoula, Mobile og Fernandina. Whitepine: Der kom 2 901 011 fod mod 3 828 521 i aaret 1899 eller 922 510 fod mindre. Prisen var fra 200 til 300 reis pr. fod. Varen kom fra New York og Boston. Spruce: Der kom 2 550 653 fod mod 6 519 315 fod i aaret 1899, alt fra Portland. Prisen var fra 76 til 84 milreis pr. dusin.

Importørerne af amerikansk trælast var: Impreza Industrial Brasileira, Viuva W. Guimarães & Co., A. Fiorita & Co., Zuayle Davidson & Co., Franzoni & Co., Velloso Barrocas & Co., Companhia Cruzeiro, Ferreira Irmaos, Moss & Irmaos. Varen føres hid væsentlig i britiske og norske skibe.

Fyrstikker. I aaret 1900 indførtes blot 2 kasser mod 4 263 i aaret 1899 eller 4 261 mindre. De brasilianske fabrikers produktion er allerede meget stor, men ogsaa for dem var aaret paa grund af den ringe kjøbeevne i det indre ikke et gunstigt aar.

Salt. Af udenlandsk salt kom der til markedet 4 137 tons og 17 700 sække mod 2 140 tons og 1 000 sække i aaret 1899, altsaa adskillig mere. Prisen var 3 til 4 milreis pr. 40 liter. Fra de brasilianske havne ankom 33 296 307 liter, 53 238 sække og 10 899 alqueires mod 16 942 268 liter og 19 905 sække i aaret 1899 eller adskillig mere. Prisen var fra 2\$900 til 4\$000 pr. 40 liter.

Vin. Der var en forbausende nedgang i importen ikke blot for franske vines vedkommende, men ogsaa for italienske, portugisiske og spanske, et klart tegn paa en formindsket kjøbeevne.

Brasilianske produkter. Det i aaret 1899 nærede haab, at kaffehandelens vilkaar skulde stille sig fordelagtigere i aaret 1900, slog feil. Det er før forklaret, at udførselen her domineres af det nordamerikanske marked, og at importørerne i de nordamerikanske havne, der har store kapitaler til raadighed, trykker markedet her, saavidt det staar i deres magt, for at kunne kjøbe billigt. Ligesaa at sælgerne af kaffe og først og fremst eierne af kaffe-fazendaerne og dernæst kaffekommissærer og ensaccadores ikke har raad til at holde kaffeen tilbage og afvente prisstigning, men er nødsaget til at sælge, straks kaffeen er tørret, rensat og pakket, for at skaffe penge og opfylde og afvikle sine forpligtelser. Ved aarets begyndelse var prisen i Nørdamerika gaaet op og stod der i 7¹/₈ cents pr. pund for nr. 7, medens den i Rio var

rs. 9\$400 pr. 15 kg. Dette gjorde, at alle, der havde kaffe, gjerne vilde sælge saa hurtig som muligt, og de, der ingen havde, vilde købe for at kunne sælge igjen til exportørerne. Dette affødte spekulationer om levering paa termin, hvor ofte ingen reel dækning kunde gives, og som medførte alvorlige tab, da der siden i Nordamerika fulgte faldende priser, der jævnt gik ned, saa at kaffe nr. 7 i december solgtes der til $6\frac{3}{5}$ cents pr. pund. Den mulighed til at udvide kaffeafsætningen ved øget salg i Frankrige, hvor den høie told 156 francs pr. 100 kg. hidtil havde stillet den en mægtig skranke, blev, trods de førte underhandlinger, ikke realiseret; Frankrige vilde nok sluttelig ned-sætte tolden til 136 francs, men stillede det vilkaar, at Frankrige i Brasilien skulde blive betragtet som den mest begunstigede nation, medens Brasilien kun vilde love ikke at paalægge dets produkter maksimaltarifens told. Vilkaarene for kaffeens transport paa jernbanerne blev saavidt muligt lettede og forbedrede. Men just i aarets begyndelse, da det var fordelagtigst at faa kaffe expederet fra Rio for at opfylde sluttede forretningsforpligtelser, indtraadte strike af vognmænd og arbejdere, saa at mange kaffekjøbmænd maatte sikre sig folk for øget pris til at bære kaffesækkene paa hovedet lange strækninger, saaledes som i gamle dage var skik. Da pesttilfælde i april maaned optraadte i Rio, og karantænebestemmelser gaves, lagde disse ogsaa i nogen grad hindringer iveien for kaffehandelen. Endnu i juni var beretningerne fra de udenlandske markeder om efterspørgselen ret gunstige, og priserne holdt sig der nogenlunde. Siden begyndte efterspørgselen at tabe sig og priserne at gaa tilbage, og dette gjorde sig, hvad Nordamerika angik, endnu mere gjældende i aarets sidste maaneder. Paa samme tid gik vekselkursen op i Rio; kaffeexportørerne fik saaledes mindre i milreis for sine fra udlandet modtagne betalingsveksler, hvad de ikke ganske havde gjort regning paa. Udsigten til en meget stor kaffehøst i Sao Paulo gav sluttelig ikke forhaabningerne om bedre kaffepriser i 1901 nogen støtte. Fremtiden ser i saa henseende ikke meget lys ud, efterhvert som nyplantningerne i nævnte stat frembringer mere og mere kaffe, hvis ikke paa samme tid verdensforbruget, der allerede i de sidste aar er steget hurtig, endnu vil udvikle sig lige jævnt og holde skridt med den nu overordentlige verdensproduktion.

Fra Rio de Janeiro afskibedes i aaret 1900 2 893 016 sække kaffe, hvoraf bestemt til de Forenede Stater (væsentlig New York, Baltimore og New Orleans) 1 867 143 sække, til europæiske havne 636 613 sække, til Kapstaden, argentinske og chilenske havne 163 303 sække og i kystfart til brasilianske havne 225 957 sække. De europæiske havne, til hvilke de største kvanta afgik, var Hamburg (226 836), Marseille (79 339), Havre (77 353), Kjøbenhavn (41 356), Triest (38 389) og Antwerpen (32 805). I 1899 var det udskibede kvantum 3 504 708 sække.

Fra Santos, hvor kaffehandelen gik noget mere uforstyrret for sig gjennem det hele aar, udskibedes i aaret 1900 ialt 5 851 989 sække, hvoraf 2 096 313 til de Forenede Stater, 3 747 357 til Europa og 8 319 til forskjellige steder. I aaret 1899 udskibedes fra Santos 6 390 506 sække.

Dertil maa regnes ca. 450 000 sække fra Victoria, 400 000 sække fra Bahia og 50 à 100 000 sække fra Ceará.

Priserne paa kaffe i Rio oscillerede i aarets løb saaledes: Nr. 6 mellem 10\$600 og 16\$700 (i aaret 1899 mellem 9\$400 og 15\$000), nr. 7 mellem

9\$400 og 16\$100 (i aaret 1899 mellem 9\$000 og 14\$600), no. 8 mellem 9\$400 og 15\$600 (i aaret 1899 mellem 8\$500 og 14\$000), no. 9 mellem 9\$000 og 15\$000 (i aaret 1899 mellem 8\$300 og 13\$600).

Bomuld. Som før nævnt, er Rio de Janeiro hoved- og samlingsmarkedet for denne artikel, ihvorvel det blot er i norden, den produceres. I Rio og omegn forbruges den ved væverierne og spinderierne eller udføres igjen. Disse ved de senere aars toldtarifer saa begunstigede industrier har realiseret betydelig vinding. Tilførselen af bomuld var omtrent som forrige aar, nemlig 159 765 baller mod 159 059 baller i aaret 1899. Paa samme tid udførtes imidlertid fra Nordbrasilens havne direkte til Europa betydelige kvanta. Tilførselen fordelte sig saaledes: Fra Pernambuco 62 903 sække, Mossoró 35 256, Parahyba 22 971, Aracajú 16 803, Ceará 7 286, Assú 5 924, Macau 4 564, Maceió 2 558, Natal 1 500. Priserne var fra 14\$000 til 14\$200 pr. 10 kilos for bomuld fra Pernambuco, 13\$500 til 14\$000 for bomuld fra Ceará, Parahyba, Mossoró og Maceió, 12\$500 à 12\$800 for bomuld fra Aracajú. De største importører var: C. Castello Branco, C. W. Gross & Co., L. Eisen-garten, Empresa Industrial do Brasil, Gepp & Edwards og Zenha Ramos & Co.

Sukker. Som tidligere nævnt er Rio de Janeiro hovedmarkedet for Nord- og Midtbrasilens sukkerproduktion. De nordlige havne udfører dog endel direkte til udlandet. Der ankom til Rio i aaret 1900 1 122 827 sække (mod 1 227 559 i aaret 1899), saaledes fordelt: Fra Sergipe 408 966 sække, fra Campos 329 724, fra Pernambuco 263 505, fra Parahyba 48 787, fra Maceió 32 858, fra Bahia 30 716, fra forskellige steder 5 399, fra Laguna 1 992 og fra Victoria 880. Priserne var i Rio fra 640 reis til 800 reis pr. kg. for de bedste sorter (uzinas), 290 til 760 reis for brancos cristaes, 250 til 700 reis for terceiras sortes, 320 til 500 reis for somenos, 280 til 500 reis for mascavinhos, og 180 til 400 reis for mascavos. De vigtigste importører var Zenha Ramos & Co., Companhia Central do Brazil, Saraiva Gracie & Co., Companhia Commercio Nacional.

Landbrug. Efterat kaffepriserne er begyndt jevnt at falde, og det nu synes utvilsomt, at de ikke saa snart vil hæve sig igjen, paa samme tid som produktionen i Sao Paulo paa grund af nyplantningerne jevnt tiltager, er det blevet klart for mange fazendaere, at de maa søge udbytte af sine eien-domme ved at lægge sig efter anden dyrkning end kaffe, ialfald delvis, og da især efter kornvarer og foderplanter. Saa er ogsaa skeet. De millioner, som for faa aar siden udgaves for at købe mais fra Argentina, er for en stor del blevet sparet ved, at den er blevet dyrket i landet selv, og i langt mindre grad er forsyninger af denne artikel indkommet. Det nationale landhushold-ningselskab er ivrigt for at støtte denne bevægelse og at vække interesse for varieret og intensivt jordbrug, dels ved foredrag og diskussioner, dels ved ud-stillinger af planter og uddeling af frø.

Sundhedstilstanden. Ved Amazonflodens bredder optraadte tilfælde af malaria og gulfeber. I Pernambuco, Bahia og øvrige nordligere havne var der kun sjældne tilfælde af feber. I Rio de Janeiro var feberforholdene i det hele gunstige ligesom i forrige aar. Smaakopper vedvarede epidemisk. Orientalisk pest optraadte med faa tilfælde i april og udbredte sig langsomt i forskellige kvarterer af staden i hele aarets løb, dog uden at antage karakteren

af nogen sterk epidemi. Tuberkulose ytrede sig i høi grad. I Santos forekom endel tilfælde af gulfæber, uden at sygdommen dog antog nogen heftigere karakter, hvilket ogsaa kan siges om forskjellige steder i det indre af staten Sao Paulo. Paraná, Sta Catharina og Rio Grande do Sul kunde i det hele glæde sig ved tilfredsstillende sanitære forhold.

I anledning af pesten blev forskjellige karantæneforskrifter givne, og disse blev med adskillig strengthed overholdte. Spørgsmaalet om karantænestationen Tamandaré ved Pernambuco har været fremholdt, og der er blevet voteret bevilgning til arbeidernes fortsættelse for at se denne station engang bragt til fuldendelse.

Santos. Det økonomiske tryk føltes i aarets løb selvfølgelig ogsaa i Santos, og handelshuse havde ogsaa der sine vanskeligheder, dels ved de daarlige forhold i det indre, dels som tilbagevirkning fra Rio de Janeiro. Men idet hele gik handelen i Santos sin jævne gang, og særlig gik kaffeomsætningen og kaffeexporten langt jevnere det hele aar end i den brasilianske hovedstad. Det er ovenfor nævnt, at der i aaret 1900 udførtes næsten 6 millioner sække. Af fartøier ankom 617 dampskibe (væsentlig i fast rute) dr. 834 135 tons og 85 seilskibe dr. 44 862 tons. Af disse fartøier var: brasilianske 219 dampskibe og 41 seilskibe, engelske 137 dampskibe og 15 seilskibe, tyske 114 dampskibe og 11 seilskibe, franske 55 dampskibe, italienske 39 dampskibe og 1 seilskib, østerrigsk-ungarske 16 dampskibe, spanske 16 dampskibe og 4 seilskibe, belgiske 6 dampskibe, argentinske 6 dampskibe og 1 seilskib, portugisiske 4 dampskibe og 1 seilskib, svenske 1 seilskib, norske 1 dampskib og 6 seilskibe, nordamerikanske 2 seilskibe. Kai- og dokkompagniet, hvis virksomhed udøves meget tilfredsstillende, tjener gode penge, paa samme tid som det har afhjulpet alle de tidligere ulemper og savn, og er ifærd med at udvide sin kailinje videre udenfor toldboden.

Rio Grande do Sul. Forretningerne gik nogenlunde livligt. Imidlertid opskræmtes almenheden ved et par betalingsindstillinger af store huse (Viuva Clausen & Co. og Conceição & Co.), hvis talrige forbindelser ogsaa maatte lide derunder. Udbyttet af kvægdriftens forskjellige exportprodukter var nogenlunde tilfredsstillende.

Paraná og Sta Catharina. Tiderne føltes trykkede. Handelen gik, men trægt. Skibsfarten aftog. Til Paranaguá ankom saaledes ikke et eneste svensk eller norsk skib i aarets løb.

Pará. Aaret 1900 føltes vanskeligt saavel for staten, hvis budget sluttedes med betydelig deficit, som for handelsstanden, der kjæmpede med vanskeligheder og sluttelig fik en bankkrise at gennemgaa.

Ceará. Aaret føltes trykkende; en tørke frembragte stor nød i det indre. Mange af befolkningen derfra udvandrede til nabostaterne for at redde livet.

Penedo. Bomulds høsten beløb sig til 18 000 baller, hvoraf 15 000 udførtes. Af mais avledes lidet, og 6 000 sække exporteredes. Sukkerhøsten var kun stor nok til lokalt forbrug. Af skind udførtes ca. 60 000, af huder udførtes omtrent 30 000, og to garverier forbrugte omtrent 60 000. Meget af exporten er begyndt i smug at gaa over floden Sao Francisco og gennem staden Sergipe, fordi paalæg og afgifter af udslibning der er lettere end i Alagoas. Penedo er snarere i tilbagegang end i fremgang.

Maceió. Aaret var stille, skibsfarten var liden; kun faa norske fartøier ankom og intet svensk. Hertil bidrog i nogen grad, at kulindførselen, i hvilken vore skibe gjerne sysselsættes, mindkede, og importørerne indskrænkede sig til at bestille smaa partier, som de lod komme med dampskibe. Produktionen af sukker var ret rigelig, 700 000 à 800 000 sække, men prisen var saa lav, at det knapt lønnede sig for planterne at sælge. Afgifterne til staten Alagoas og til den federale statskasse, respektive af export og af import, føltes trykkende. Bomulds- og kornvarehøsten var gunstig, og vilde priserne blot gaa op paa forbrugsmarkederne, ventedes en bedring i stedets forhold snart at ville vise sig.

Natal. Handelen og skibsfarten i Rio Grande var meget stille. Ikke et eneste af vore fartøier besøgte i aaret 1900 Natal. Kun i saltfarten var der nogen livlighed, hvad der heldigt virkede tilbage paa de økonomiske forhold i Mossoró, Macaú og Assú.

Pernambuco. Vicekonsulen anfører følgende: Ligesom foregaaende aar var handelen i Pernambuco for Norges og Sveriges vedkommende af liden eller ingen interesse. Indførsel: Kul indførtes ligesom i aaret 1899 næsten udelukkende i norske seilskibe. Furu- og granplanker: Fra Sverige er i aaret 1900 ingen ladning heraf blevet indført. Udførsel: Sukker- og bomulds høsten var i sæsonen fra 1ste september 1899 til 1ste september 1900 adskillig større end foregaaende. Saaledes skibedes herfra i dette tidsrum i sidste sæson af sukker til brasilianske havne ca. 1 245 657 sække à 60 kg. og 52 435 tønder à ca. 75 kg. Til de Forenede Stater 256 220 sække à 75 kg. Til Liverpool 35 555 sække à 75 kg. samt en forsvindende del til Montevideo, Oporto og Lissabon.

Bomuld til brasilianske havne 113 898 sække à 70 kg. og 58 628 baller à 160 kg. Til Liverpool 2 995 sække og 29 404 baller. Til Lissabon og Oporto 11 264 sække og 12 600 baller. Til Rusland 1 500 sække og 3 850 baller.

Rhum (aguardente) til brasilianske havne ca. 17 367 piber à 500 liter. Til Montevideo 476 piber id. Alkohol til brasilianske havne ca. 8 493 piber id. og til Montevideo 86 piber id.

Bomuldsfrø skibedes alene til Liverpool i dampskibe, ialt ca. 80 000 sække à 75 kg.

Huder. Ca. 142 500 exporteredes herfra i aarets løb, størstedelen til Europa, og kun 30 859 til New York.

Skibsfarten paa Pernambuco er omtrent som forrige aar. Der ankom i aarets løb ialt 906 fartøier, hvoraf 718 var dampere og 188 seilskibe, saa-

ledes fordelte: brasilianske 375 dampskibe og 24 seilskibe; britiske 165 dampskibe og 98 seilskibe; tyske 92 dampskibe og 3 seilskibe; franske 47 dampskibe; østerrigske 18 dampskibe; belgiske 15 dampskibe; norske 1 dampskib og 39 seilskibe; portugisiske 1 dampskib og 7 seilskibe; russiske 1 dampskib og 5 seilskibe; argentinske 2 dampskibe og 1 seilskib; chilenske 1 dampskib; nordamerikanske 5 seilskibe; italienske 4 seilskibe; svenske 1 seilskib; spanske 1 seilskib.

Sundhedstilstanden var i aaret 1900 ligesom aaret forud meget god. Ingen er afgaaet ved døden i aaret 1900 i Pernambuco fra svensk eller norsk skib.

Bahia. Skibsfarten i Bahia var i aaret 1900 ifølge de fra vicekonsulen indkomne data nogenlunde livlig. Der ankom 453 dampskibe dr. 1 038 276 tons og 104 seilskibe dr. 50 975 tons eller ialt 557 fartøier saaledes fordelte: britiske 183 dampskibe og 46 seilskibe; tyske 140 dampskibe og 1 seilskib; franske 75 dampskibe; belgiske 21 dampskibe; østerrigske 16 dampskibe; portugisiske 6 dampskibe og 3 seilskibe; russiske 3 dampskibe og 2 seilskibe; hollandske 4 dampskibe; italienske 1 dampskib; brasilianske 2 dampskibe og 2 seilskibe; nordamerikanske 1 dampskib og 13 seilskibe; argentinske 1 dampskib og 1 seilskib; svenske et seilskib; norske 28 seilskibe; danske 3 seilskibe; spanske 4 seilskibe. I aaret 1899 ankom der 422 dampskibe dr. 979 135 tons og 135 seilskibe dr. 66 065 tons. Handelen led under de vanskeligheder, som satte kredit og forbindelser paa prøve i Rio og de øvrige større stæder. Ved aarets slutning opstod en tilspidselse af krisen, som medførte en midlertidig stansning af tre banker, der dog atter venskabelig fik ordne sig med sine kreditorer.

Svenske og norske handelshuse. Kun i liden grad har svenske eller nordmænd nedsat sig som forretningsmænd i distriktet. I Porto Alegre findes firmaet Joao Bergman (indehaver J. Bergman, svensk), direkte importhandel og skibsrederi, etableret 1874. I Rio de Janeiro: S. Wøllner & Co., Rua Primeiro de Março Esquina Praça 15 de Novembro, bank- og vexelerforretning, fra 1880 (S. Wøllner, nordmand); Olof Komet, Rua Theophilo Ottoni no. 2, skibsmægler- og skibshandlerforretning, fra 1897 (Olof Komet, svensk).

I Bahia: Schwartz Brusell & Co., skibshandler-, skibsmægler- og agenturforretning, fra 1901 (I. D. Brusell, svensk, Jørgen Engelhardt, nordmand); Adaens & Bergman, agentur- og kommissionsforretning, fra 1898 (Aug. Bergman, svensk).

I Pernambuco: A. R. Ommundsen, skibsmægler- og agenturforretning, fra 1898 (A. Ommundsen, nordmand, brasiliansk borger); Herman Lundgren, bankforretning, import og export, fra 1876 (H. Lundgren, svensk). I distriktets øvrige havne findes ingen svenske eller norske huse etablerede.

Generalkonsulatets adresse er Rua Theophilo Ottoni no. 56. Kontortid 10—3, men det er i regelen aabent til 4, ligesom dets bistand ogsaa ydes udenfor denne tid, om saa fornødiges.

Port au Prince, Haiti.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Georg Keitel, dateret 4de marts 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	-	-	40	26 872	40	26 872	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	40	26 872	40	26 872	-	-	-	-	-	-
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	103	70 627	103	70 627	-	-	31	15 762	31	15 762
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	61	35 126	61	35 126
Sum	-	-	103	70 627	103	70 627	-	-	92	50 888	92	50 888
Totalsum af ladede fartøier	-	-	143	97 499	143	97 499	-	-	92	50 888	92	50 888
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	40	26 872	40	26 872
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	40	26 872	40	26 872
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	18	15 352	18	15 352	-	-	90	61 324	90	61 324
Seilskibe	-	-	53	29 169	53	29 169	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	71	44 521	71	44 521	-	-	90	61 324	90	61 324
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	71	44 521	71	44 521	-	-	130	88 196	130	88 196

Bruttofrakter for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 226 435.00;
de ankomne fartøier var alle under tidsbefragtning.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 15 dr. 10 245 tons, til hovedstationen 3 dr. 2 049 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 11 87.78, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 927.69; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 963.84. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 129.47, ved vicekonsulsstationerne kr. 207.13; heraf tilfaldt konsulen kr. 103.66. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 384.65.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i svenske sager kr. 5.00, i norske sager intet.

Handelen. Under den gunstige indflydelse af de bedre priser paa kaffe paa de europæiske og amerikanske markeder udviklede handelen sig fordelagtig; der var mere liv i varesalgene, og lagrene fra de foregaaende aar kunde realiseres til tilfredsstillende priser. Paa grund af disse gode udsigter lod importørerne sig bevæge til at placere betydelige ordres for at kunne møde det formodede store behov af importvarer ved tilendebringelsen af næste indhøstning, men de er blevet højlig skuffede. Den uventede og vedvarende nedgang i kaffepriserne, som begyndte i oktober, ødelagde pludselig de lovende udsigter for forretningerne. Paa grund af de lave priser, som opnaaedes, holdt landmændene sine produkter tilbage og indskrænkede sine indkøb saa meget som muligt. Importørerne er derfor blevet siddende med store lagere, og det er at befrygte, at dette vil foraarsage en kommerciel krise, skjønt i en mindre skala end den i 1896.

Finanser. Paa grund af den sterke indførsel, der var omtrent dobbelt saa stor som i det foregaaende aar, har statens finansielle stilling forbedret sig betydelig. Statens indtægter beløb sig til guld \$ 3 332 300 i udførselstold og hait. \$ 4 448 805 i indførselstold mod i aaret 1899 guld \$ 2 811 847 i udførselstold og hait. \$ 2 666 559 i indførselstold. Det samlede beløb af udførsels- og indførselstold var saaledes:

i 1900	P 7 781 105
og i 1899	„ 5 478 506

altsaa en forøgelse af P 2 302 699

Den i forrige aarsberetning omtalte, af regjeringen foreslaaede konvertering af alle indre laan er blevet akcepteret af obligationseierne, og følgende finansielle arrangements er blevet truffet: Alle indre laan, til et beløb af guld \$ 4 200 000 og en rentefod af 12 pct. p. a., er blevet konverterede under navn af „Grande Consolidation“; forskellige preferenceobligationer for subventioner, indførelse af kontrakter etc. til beløb ca. guld \$ 1 800 000 er blevet konverteret under navn af „Petite Consolidation“ med en rentefod af 6 pct. p. a.; for begge disse laan tilsammen har regjeringen tilstaaet en garanti af guld \$ 1.33 $\frac{1}{3}$ pr. 100 lbs. af kaffetolden, hvilket med en gennemsnitshøst af 60 millioner lbs. kaffe vil være tilstrækkeligt til at betale renterne samt et kapitalafdrag af 2 à 3 pct. De gamle „Titres de la Caisse d'Amortissement“, beløbende sig til ca. \$ 4 300 000 i haitisk mynt, er blevet konverteret til amerikansk guld efter en kurs af \$ 166 $\frac{2}{3}$ hait. pr. 100 \$ guld med ca. \$ 2 600 000 guld til 5 pct. aarlig rente. Desuden dannes endnu en „Caisse d'Amortissement“ af forskellige laan, kontraherede i haitisk mynt og beløbende sig til 7 à 8 millioner hait. dollars, som vil blive konverteret efter \$ 240 hait. pr. \$ 100 guld, hvilket gjør ca. guld \$ 3 millioner til 5 pct. aarlig rente. Der indrømmes til betaling af kapital og renter for disse to laan et beløb af 50 cents pr. 100 lbs. af kaffetolden, og man antager, at den gamle „Caisse d'Amortissement“ paa denne maade vil blive indbetalt i løbet af ca. 25 aar og den nye i ca. 35 aar.

Ved anerkjendelsen af de gamle statsobligationer er republikens gjæld vokset betydelig, hvilket fremgaar af følgende oversigt:

		Garanti pr. 100 lbs. af kaffetolden.	
„Grande Consolidation“	{	\$ 1.33 $\frac{1}{3}$	{ \$ 4 200 000
„Petite do.	}		„ 1 800 000
Gamle „Caisse d'Amortissement“	{	„ 0.50	{ „ 2 600 000
Nye do.	}		„ 3 000 000
De haitiske obligationer af 1896		„ 1.20	„ 9 000 000
Domingo-laanet		„ 0.33 $\frac{1}{3}$	„ 5 000 000
Haitiske penge i cirkulation			„ 2 000 000
		guld \$ 27 600 000	

mod indtil 31te december 1899 guld \$ 19 076 732.90, altsaa en forøgelse i aaret 1900 af 5 millioner dollars guld. Ved dette finansielle arrangement har regjeringen havt til sin raadighed al indførselstold, 50 cents guld pr. 100 lbs. af udførselstolden paa kaffe samt hele tolden paa logwood og kakao og har derfor været istand til at dække budgettet regelmæssig uden at behøve at ty til flere laan.

Af penge var der i cirkulation:

I papir	P. 3 465 000.00
- sølv	„ 2 000 000.00
- bronce	„ 225 000.00
- amerikansk guld	„ 1 200 000.00

Tilsammen P. 6 890 000.00

hvilket for en befolkning af ca. 1 300 000 giver et gennemsnit af P. 5.30 pr. individ mod P. 5.53 $\frac{1}{2}$ i aaret 1899.

Den politiske situation. Ingen politiske uroligheder har fundet sted i aarets løb. De nuværende kammere vil træde fra hinanden iaar, og de nye valg vil da finde sted i aaret 1902. Disse valg vil være af stor betydning, da de nye kammere kommer til at vælge den næste præsident. Man antager i almindelighed, at den nuværende præsident ikke ønsker at blive gjenvalgt, men vil trække sig tilbage i aaret 1903, og da der endnu ikke er optraadt nogen vægtig kandidat, er regjeringen istand til at lede valgene saaledes, at den sikrer sig udnævnelsen af sin egen kandidat, men det er tvivlsomt, hvorvidt befolkningen uden videre vil finde sig i en saadan fremgangsmaade.

Den fransk-haitiske traktat. Der er blevet afsluttet en handels-traktat med Frankrige, hvorved der er blevet sikret dette lands handel store fordele. Haiti er blevet tvunget til at afslutte denne traktat for at undgaa, at den haitiske kaffe skulde blive belastet med den maximumstold af francs 300.00 pr. 100 kg., som vilde kommet til anvendelse ifølge den sidste

franske lov. Da Frankrige er den fornemste kjøber af den haitiske kaffe, som er den vigtigste udførselsartikel, kunde Haiti ikke risikere, at denne vare blev udelukket fra det franske marked, og maatte derfor underkaste sig, idet man paa denne maade opnaaede en told af fr. 136.00 pr. 100 kg., istedetfor fr. 156.00, som hidtil betalt. Som erstatning for denne lille reduktion har Haiti maattet ophæve extratillægget af 50 pct. og $33\frac{1}{3}$ pct. paa: 1) indførselstolden paa alle varer af fransk oprindelse; 2) tonnagesafgiften af alle varer, der indføres med franske dampskibe og 3) tonnagesafgiften af alle franske seilskibe. Traktaten vil, hvis den ikke fornyes, udløbe i august maaned 1902. De herværende repræsentanter for de andre udenlandske magter har forsøgt at sikre sine lande de samme fordele, men hidtil uden resultat, idet den haitiske minister erklærer, at naar den franske overenskomst udløber, vil der blive foreslaaet en handelstraktat, som ogsaa kan gjøres anvendelig ligeoverfor andre fremmede lande.

Jernbane. I sin forrige session har kamrene besluttet bygget en jernbane mellem Port au Prince og saltsjøerne i Plaine de Cul de Sac, en strækning af ca. 43 km. Anlægsomkostningerne anslaaes til ca. \$ 16 000 pr. km. og som garanti for 6 pct. rente af de udlagte penge stiller regjeringen 20 cents pr. 100 lbs af kakao tolden og 10 cents pr. 1 000 lbs. af tolden paa logwood. Der er dannet et foreløbigt selskab til udførelse af kontrakten, hvilket søger at interessere udenlandske kapitalister for foretagendet.

Exporten. Af kaffe har høsten været større end i det foregaaende aar, idet 72 122 781 lbs. er blevet skibet fra 1ste oktober 1899 til 30te september 1900. Den mere effektive og skjønnsomme administration, som nu anvendes paa toldboden, garanterer for rigtigheden af denne opgave. Priserne varierede mellem P. $8\frac{1}{2}$ og $12\frac{1}{2}$ pr. 100 lbs.

Logwoodexporten beløb sig til 193 millioner lbs., hvoraf 87 millioner var rødder. Paa grund af de ugunstige priser paa fremmede markeder aftog skibningerne betydelig henimod slutningen af aaret. Priserne var:

P.	$4\frac{1}{2}$	à	7	pr. 1 000 lbs. for ringere kvalitet
"	$7\frac{3}{4}$	-	$11\frac{1}{4}$	" — " - bedre —
"	$5\frac{1}{2}$	-	$8\frac{1}{2}$	" — " - rødder

Af kakao udførtes 4 224 691 lbs., hvorfor betaltes P. 20 à 23 pr. 100 lbs.

Bomuld. Paa grund af de høiere priser, som betaltes, har landmændene begyndt at interessere sig lidt mere for dette let voksende produkt. Der skibedes ca. 2 millioner lbs., og priserne var P. 9 à 11 pr. 100 lbs.

Af mahogni, honning, voks, gaiac-gummi, yellowwood, huder, orangeskaller Og gjedeskind skibedes omtrent samme kvantum som før, hovedsagelig til de Forenede Stater.

Importen var som allerede nævnt, større end i det foregaaende aar. Lagrene af manufaktur- og galanterivarer er overfyldte af de kurante og billige kvaliteter fra Europa og de Forenede Stater. Af tomsække ind-

føres alt, hvad der behøves for exporten af landets produkter, fra Europa. Kaffeexportørerne foretrækker nu den allerfineste kvalitet sække.

Tømmer. Da der fremdeles sælges meget lidet af denne vare, indføres der kun smaa kvantiteter fra de Forenede Stater.

Levnetsmidler, saasom mel, salt svinekjød og oksekjød, saltet fisk, røgesild, flesk og smør, indføres fremdeles fra de Forenede Stater. Omtrent halvdelen af den betydelige import er foregaaet med norske dampskibe, der var befragtet af Cameron dampskibslinje i New York.

Sæbe. Den herværende sæbefabrik har atter optaget konkurrancen med den udenlandske sæbe og sælger ca. 20 000 æsker pr. maaned.

Ris. Den indenlandske vare konkurrerer med held med det indførte produkt.

Af vine, spirituosa, porter og øl indføres regelmæssig de billigste kvaliteter, men tysk øl af god kvalitet er meget efterspurgt.

Toldvæsenets statistik er endnu ikke offentliggjort, og der kan derfor kun meddeles følgende fra privat hold hentede opgave:

Indførsel: Fra de Forenede Stater 24 500 tons (hvoraf en liden del i transit fra Europa);
fra Europa 5 300 tons.

Udførsel: Til de Forenede Stater 1 170 tons,
„ Europa 7 900 tons.

Sundhedstilstanden paa øen var i aaret 1900 god, og der optraadte ingen smitsomme sygdomme.

ndhold: **Port au Prince, Haiti**, s. 379. — **Rio de Janeiro** s. 360. —
St. Petersburg s. 353.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsulter m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 9. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

London.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul Daniel Danielsson,
dateret 31te mai 1901.*

Den herskende opfatning inden den britiske forretningsverden ved begyndelsen af indeværende aar syntes temmelig uforbeholdent at gaa ud paa, at den rige udvikling, som allerede siden aaret 1898 i stadig stigende grad havde ladet sig iagttage inden landets handel og næringsveie, i løbet af sidstforløbene aar er blevet afløst af en mere eller mindre afgjort reaktion — saaledes en iøjnefaldende modsætning til, hvad der kunde siges at være den almindelige mening inden de samme kredse et aar tilbage. Da hørte man nemlig fra alle hold udtalt tilfredsstillelse over en i enhver henseende gunstig økonomisk stilling, samtidig som der udtaltes forhaabning om, at man i den kommende periode skulde høste fortsat fremgang som et resultat af svundne tiders kloge forføininger og korrekt forudseenhed. Nu derimod kunde der snarere spores en vis ængstelig uro over, at de fordele, der var vundne med saa megen anstrengelse, maaske ikke længere skulde kunne lade sig opretholde, men at de britiske interesser i stedet derfor skulde prisgives en konkurrence udenfra, som paa mere end et omraade skulde vise sig overmægtig. Vistnok søgte man paa den anden side at indvende, at den britiske handel og industri som helhed betragtet under sidstforløbene aar har baaret præget af at være i fremgang; men det var dog vanskeligt at lægge skjul paa, at adskillige andre lande i denne henseende har været bemærkelsesværdig bedre stillede. Derhos har man maattet erkjende, at betydelige markeder, som for ikke lang tid tilbage udelukkende beherskedes af britiske produkter, i løbet af de senere aar er blevet oversvømmede af varer af anden oprindelse, samt at endogsaa det britiske riges eget omraade ikke har kunnet beskyttes mod den udenlandske konkurrence. En omstændighed, som tør have gjort stillingen end mere alvorlig, er, at der her ikke blot er tale om artikler af mere moderne art, men om produkter, der allerede i ældre tider har skjænket den britiske handel verdensry, og for hvis frembringelse der skulde foreligge specielle betingelser ligesaa meget i landets egne naturlige hjælpemidler som i en under aarhundreders løb oparbejdet faguddannelse.

Det var imidlertid først henimod slutningen af forrige aar, at det antydede omslag indtraf. Forinden herskede der paa næsten alle omraader en blomstrings-

periode, som vel turde være uden sidestykke. Blandt de paa denne maade mest begunstigede industrigrene er særlig at nævne kulgrubedriften samt jern- og staaletilvirkningen; men eiendommelig nok var det netop inden disse bedrifter, at omslaget først og stærkest gjorde sig merkbart. Saaledes sank i kort tid prisnoteringerne for stenkul 4 à 5 sh. pr. ton, kokes 8 à 10 sh., rujern 12 sh. og valset jern 25 sh., alt ligeledes pr. ton, for siden gradvis at falde end yderligere. Og medens tidligere bestillinger paa jernmanufakturartikler af forskelligt slags var komne ind i saa store mængder, at flere ikke kunde modtages, indtraadte nu med ét den modsatte yderlighed, samtidig som det lykkedes Tyskland og Amerika at erhverve anseelige leverancer endog inden Storbritanniens egne grænser. Det forsikres til og med, at over 50 masovne har maattet slukkes rundt omkring i landet siden forrige sommer, hvorved mere end 10 000 personer er blevet arbejdsløse, samt at den britiske pigjernsproduktion som helhed betragtet er formindsket med $1\frac{1}{2}$ million tons pr. aar. Selvfølgelig kunde virkningerne af dette voldsomme omslag ikke indskrænkes til det felt alene, hvorpaa forandringen først gjorde sig gjældende, men spredte sig lidt efter lidt ogsaa over andre omraader. Som en følge heraf syntes der, som allerede bemærket, ved aarets begyndelse at hvile en vis forstemthed over den britiske handelsverden, hvilken dog som regel ikke pleier at være for let modtagelig for indtryk.

Betrakter man situationen fra et videre standpunkt, turde man dog være berettiget til at antage, at den indtraadte reaktion under de forhaandenværende omstændigheder ikke i længden havde kunnet undgaas. Priserne var nemlig drevne op til en saadan højde, at de uvilkaarlig maatte virke hemmende. Et eksempel herpaa afgiver stenkulsnoteringerne, der tilslut havde steget endog op til 8 sh. pr. ton udover niveauet for aaret 1894 og paa denne maade lagt alvorlige vanskeligheder iveien for de industrigrene, hvis tilværelse er afhængig af nævnte brændemateriale. Fornemmelig var dette tilfældet med jern- og staaindustrien, for hvilken en forøgelse af stenkulsprisen af 1 sh. pr. ton, efter hvad man har faaet opgivet, er ensbetydende med en forhøjelse af 5 sh., hvad produktionsomkostningerne i det hele taget angaar. Idet naturligvis ikke salgsprisen, som følge af den udenlandske konkurrence, kunde drives op i lignende maalestok, stod der intet andet tilbage end at indskrænke tilvirkningen for derigjennem at faa prisen paa det nødvendige raamateriale nedsat. Denne udvei blev da heller ikke i liden grad anvendt. En omstændighed, som ogsaa i betydelig udstrækning har havt indflydelse paa den nuværende stilling, er den langvarige krigstilstand, hvori landet fremdeles befinder sig, hvilken bl. a. har vanskeliggjort og fordyret anskaffelsen af de nødvendige arbejds kræfter.

Som allerede antydnet er det særlig jern- og staaifabrikationen, som har lidt under de opskruede priser og det trykkede arbejdsmarked. Under de samme hemmende vilkaar har imidlertid ogsaa skibsbyggerierne arbejdet, med undtagelse dog for de verfters vedkommende, for hvilke bygningen af panserbaade spiller hovedrollen. Bomuldsspinderierne synes heller ikke at have ført en helt bekymringsfri tilværelse, hvorimod uldfabrikationen har været forholdsvis fordelagtig stillet, idet de britiske industridrivende paa dette felt nemlig har undgaaet at kaste sig ud i de spekulationer, som har vist sig saa ødelæggende for deres konkurrenter i visse andre lande. Om trælasthandelen turde man være berettiget til at sige, at den i det hele taget har arbejdet under gunstige konjunkturer, ihvorvel paa forskellige steder havnebassinernes util-

strækkelighed har lagt hindringer iveien for indførselen, samt desuden ogsaa forbruget af vedkommende artikel inden landet skal til en vis udstrækning have gaaet ned. Eiendommeligt er det forøvrigt at lægge merke til, at livsformødenheder ikke i synderlig grad er blevet paavirkede af prisstigningen, hvoraf man tør slutte, at arbejdsklassen temmelig uforstyrret har kunnet drage nytte af de forbedrede lønningsforhold.

De lande, fra hvilke konkurrencen med England i løbet af de senere aar har været mest fremtrædende, er Tyskland og Amerika. Det førstnævnte lands betydning har i saa henseende særlig vist sig i en uophørlig stræben efter at gjøre sig fuldt fortrolig med verdens forskellige markeder samt i nøiagtig beregnede og omhyggelig gennemførte arbejdsmetoder. Amerikanernes fortrin synes derimod, særlig som følge af moderne arbejds sparende maskiner, at have bestaaet i billige leverancer. Fremgangen skyldes imidlertid for begge landes vedkommende ikke mindst deres energiske og dygtige handelsagenter, der med stor duelighed har forstaaet at skaffe sig bestillinger. Det forsikres ogsaa, at en betragtelig konkurrence paa de forskellige omraader skal have gjort sig gjældende fra Schweiz, Belgien og Japan, og klager desangaaende har været fremførte fra adskillige industridrivende distrikter i England.

Hvad specielt jernmanufakturbranchen angaar, opgives konkurrencen fra Tyskland og Amerika i mere merkbar grad at have gjort sig gjældende for ikke saa lang tid siden efter en større arbejdsnedlæggelse paa dette felt i England. Som eksempel paa det indpas, som begge de nævnte landes varer har vundet paa markederne inden det britiske riges egne kolonier, anføres der, at medens Amerikas export til Kanada i aaret 1885 gik op til en værdi af £ 9 823 000, var den i aaret 1899 steget til en værdi af £ 19 111 000, medens samtidig Tysklands udførsel til Kanada var forøget i værdi fra £ 442 000 til £ 1 519 000. Under nævnte periode tiltog ligeledes Amerikas export til Kapkolonien fra £ 132 000 til £ 2 085 000, paa samme tid som indførselen fra Tyskland steg fra £ 49 000 til £ 733 000. I løbet af det tilsvarende tidsrum har derimod udførselen fra det forenede kongerige til Kanada sunket fra 41 pct. til 22 pct. og til Kapkolonien fra 80 pct. til 73 pct. Det kan ogsaa tilføies, at til og med hvad Ostindien angaar, har den ad sjøveien formidlede import fra Storbritannien minket fra 76 pct. til 66 pct.

Som naturligt er, gjælder klagerne over den samme konkurrence ikke mindre de udenlandske markeder, i særdeleshed hvad jernmanufaktur- og tekstilvarer betræffer. Som aarsag til konkurrenternes fremgang nævnes bl. a., at de holder repræsentanter paa exportpladsene, at salgsprisen for deres produkter omfatter fragt og told, samt endelig at emballeringsomkostningerne falder betydelig billigere for dem end for britiske exportører.

Medens som allerede anført priserne paa stenkul i den første halvdel af foregaaende aar har været overordentlig høie, har ogsaa produktionen af dette mineral i nogen grad tiltaget. Ifølge officielle opgaver producerede nemlig de britiske kulgruber ifjor 225 170 000 tons stenkul mod 220 085 000 tons i aaret 1899. Det er ogsaa værd bemærkning, at samtidig tallet af de ved gruberne sysselsatte personer steg fra 729 009 til 786 052. Som man vil finde, udgjør denne tilvekst i personalet 7 pct. og er saaledes ikke ubetydelig større end den tilsvarende forøgelse i stenkulproduktionen, hvilken efter ovenstaaende zifre blot bliver at anslaa til 2 pct. Man turde heraf kunne

drage den slutning, at de forbedrede lønningsforhold ikke har foraarsaget større anstrengelser eller formaaet at fremkalde ansatser til foretagsomhed blandt grubearbejderne.

Af andre mineralier, hørende til samme klasse som stenkul, produceredes der i løbet af forrige aar en kvantitet af 13 121 000 tons mod 13 284 000 tons i aaret 1899, medens produktionen af metalholdige mineralier udgjorde respektive 3 590 000 og 3 673 000 tons. Her har saaledes kvantiteten gaaet ned i sidstforløbne aar. Dette var særlig tilfældet med jernmalm, hvoraf bruddene under sidstforløbne aar blot frembragte 1 864 000 tons mod i aaret 1899 1 956 000 tons. Ikke bedre synes rujernstilvirkningen at have været stillet, at dømme efter forholdet i Middlesbroughdistriktet, hvor produktionen nemlig i fjoraaret tilsammen dalede til 3 000 000 tons fra 3 200 000 i aaret 1899. Inden landets jernindustri venter man imidlertid nu, at der vil indtræffe en ny æra, efterat der i Norge for britisk regning er blevet erhvervet storartede grubefelter med nærsagt udtømmelig rigdom paa malm, hvis bearbejdelse efter den af Edison opfundne nye metode skal kunne foregaa med betydelig nedsatte omkostninger, i sammenligning med hvad før var tilfældet.

Over de britiske jernbaners trafikindtægter foreligger der endnu ikke nogen totalopgave. Efter hvad der meddeles, skal imidlertid fjoraarets drift for 15 af de vigtigste engelske baners vedkommende udvise en tilvekst i passager- og postbefordring af 3—4 pct., medens gods- og mineraltransporten ligeledes har tiltaget med henholdsvis 1 og 5 pct.

Høsten i Storbritannien gav for aaret 1900 følgende resultat:

Afkastning pr. acre: forøgelse + eller formindskelse —, i sammenligning med middeludbyttet for de 10 sidste aar:

Hvede	28.53 bushels	— 1.62
Byg	31.31 ”	— 2.19
Havre	37.95 ”	— 0.86
Bønner	28.11 ”	+ 0.96
Erter	25.89 ”	— 0.25
Poteter	4.87 tons	— 1.03
Rødbeter	14.19 ”	+ 1.30
Turnips	20.42 ”	+ 3.16
Kløver m. m.	28.96 ”	+ 1.24
Hø	24.42 ”	+ 1.99
Humle	6.78 ”	— 1.63

Som disse tal udviser, synes for sidstforløbne aar høstudbyttet at være utilstrækkeligt baade af hvede, byg og havre — hvad sidstnævnte kornsort angaar dog i mindst udstrækning. Ligeledes har udfaldet været mindre gunstigt for erter, poteter og humle, hvorimod bønner, rødbeter, turnips og hø viser overskud.

For Irlands vedkommende opgives samme aars høst at have havt følgende udfald:

Middelafkastning pr. acre.

	I gennemsnit for aarene	
	1900.	1890 — 1899.
Hvede	16.7 cwts.	16.6 cwts.
Havre	15.8 ”	15.1 ”
Byg	16.0 ”	17.2 ”
Seksradet byg (bere)	14.1 ”	13.5 ”
Rug	12.8 ”	12.6 ”
Lin	34.3 stones	28.7 stones
Poteter	2.8 tons	3.6 tons
Rødbeter	14.9 ”	14.6 ”
Turnips	17.2 ”	15.4 ”
Kløver m. m.	2.2 ”	2.1 ”
Hø	3.3 ”	2.3 ”

Med hensyn til handelsomsætningen i afvigte aar mellem Storbritannien og Irland paa den ene side samt de britiske kolonier og udlandet paa den anden side maa der til en begyndelse merkes, at cifrene ingenlunde viser tilbagegang. Indførselen gik nemlig i løbet af aaret op fra 485 millioner til 523 millioner, samtidig som udførselen steg fra 329 millioner til 354 millioner. Dog bør man herved ikke forbise, at hvor talen er om de omsatte varers kvantitet, vil tilveksten ikke kunne angives i samme høje maalestok, hvilket søger sin naturlige aarsag i den usedvanlige prisstigning, hvorom der allerede er talt i det foregaaende. Saaledes steg bomuldsindførselen i kvantitet med noget mindre end 64 pct., medens dens værdi forøgedes med op til 106 pct., og af kobber gik endogsaa den indførte kvantitet ned med 34 pct., medens importværdien ikke desto mindre tiltog med over 24 pct. Og hvad exporten angaar, kan som eksempel paa et lignende forhold anføres, at bomuldstraad og tøjler udførtes i en formindsket kvantitet af respektive over 18 og 4 pct., paa samme tid som udførselsværdien alligevel steg med henholdsvis ca. 3 og 7 pct. Ligeledes udgjorde tilveksten for kul og kokes i mængde blot 3 pct. mod mere end 36 pct. i værdi.

I de af Board of Trade offentliggjorte tabeller over den samlede handelsomsætning leveres der følgende oversigt:

Indførsel fra udlandet og britiske besiddelser:	1900.	1899.	Formindskelse — eller forøgelse — i aaret 1900	
	Værdi £.	Værdi £.	Værdi £.	
Slagtekvæg	9 614 637	9 515 005	+	99 632
Fødemidler, toldfrie	178 513 847	169 141 098	+	9 372 749
Do. toldpligtige	27 242 421	25 990 407	+	1 252 014
Tobak	4 816 399	5 510 560	—	694 161
Metaller	33 186 303	28 304 450	+	4 881 853
Kemikalier m. m.	5 559 037	5 768 374	—	209 337
Oljer	11 046 595	9 690 576	+	1 356 019
Overføres	269 979 239	253 920 470	+	16 058 769

Indførsel fra udlandet og britiske besiddelser:	1900.	1899.	Formindskelse — eller forøgelse + i aaret 1900	
	Værdi £.	Værdi £.	Værdi £.	
Overført	269 979 239	253 920 470	+	16 058 769
Raastoffe for væverierne . .	77 494 911	65 971 462	+	11 523 449
Do. „ andre industri-				
grene	65 054 423	56 777 299	+	8 277 124
Tilvirkede varer	93 216 298	91 310 487	+	1 905 811
Andre artikler	16 798 990	15 916 365	+	852 625
Pakkepostforsendelser . .	1 119 625	1 139 500	—	19 875
Tilsammen	523 633 486	485 035 583	+	38 597 903

Udførsel af varer af indenlandsk afstam-	1900.	1899.	Forøgelse + eller formind-	
	Værdi £.	Værdi £.	skelse — for aaret 1900.	
ning.	Værdi £.	Værdi £.	Værdi £.	
Levende dyr	903 945	1 002 480	—	98 535
Fødemidler	13 612 364	12 566 140	+	1 046 224
Raastoffe	41 862 269	26 569 507	+	15 292 762
Tilvirkede varer:				
Garn og vævede stoffe .	102 230 963	99 443 019	+	2 787 944
Metalvarer, fraregnet ma-				
skiner og fartøier . .	45 422 986	40 307 079	+	5 115 907
Maskiner og dele af samme	19 621 557	19 653 116	—	31 559
Fartøier, nye, ikke regi-				
strerede som britiske .	8 608 153	9 196 639	—	588 486
Beklædningsgjenst. m. m.	10 400 349	9 559 824	+	840 525
Kemikalier m. m. . . .	9 271 510	8 854 813	+	416 697
Andre manufakturartikler	36 565 410	34 872 251	+	1 693 159
Pakkepostforsendelser .	2 951 800	2 467 343	+	484 459
Tilsammen	291 451 306	264 492 211	+	26 959 095
Transitgods	63 099 288	65 042 447	—	1 943 159

Som det vil fremgaa af ovenstaaende talopgaver, er værdien af den britiske indførsel for sidstforløbne aar tiltaget med 7.9 pct. i sammenligning med 1899. Ligeledes har udførselen af produkter, stammende fra det forenede kongerige, nybyggede fartøier medregnede, i løbet af samme tidsrum øget med 10.19 pct. Derimod har transithandelen gaaet ned med 2.99 pct. I det hele taget er vareomsætningen i løbet af aaret i runde tal steget fra £ 814 570 000 til £ 878 184 000, altsaa med £ 63 614 000 eller 7.81 pct. I sammenhæng med, hvad allerede før er blevet bemærket angaaende det i aarets løb indtrufne prisfald paa en række artikler, fortjener det imidlertid at fremholdes, at der med hensyn til den anførte stigning i handelsomsætningen lader sig iagttage en ikke ubetydelig forskjel mellem aarets første og sidste 6 maaneder. I første halvaar 1899 udviste nemlig vareomsætningen en samlet værdiforøgelse af 9.25 pct. sammenlignet med den tilsvarende periode i næst

foregaaende aar, medens aarets sidste halvdel blot kunde opvise en tilvekst af 6.44 pct. Betragter man paa den anden side importen og exporten særskilt hver for sig, findes værdiforøgelsen, hvad importen betræffer, at være omtrent lige stor under begge perioder, nemlig ikke fuldt 8 pct., hvorimod exporten i første halvår 1900 tiltog med 14.11 pct., medens stigningen i andet halvår kun beløb sig til 6.59 pct., alt i forhold til det tilsvarende tidsrum i det sidst forudgaaende aar.

For atter at vende tilbage til vareomsætningens størrelse i kvantitativ henseende opgives der, at importen for aaret 1900 ikke gik synderlig høiere op end for aaret 1899, medens exporten derimod dalede med 3.75 pct. Og lægges endvidere import og export sammen, fremviser aaret 1900 en formindskelse i varemængden af 0.62 pct. I denne forbindelse synes det at være af interesse at hidsætte følgende oversigt over vareomsætningens udvikling, forsaavidt kvantiteten angaar, i løbet af den sidste femaarsperiode:

	Indførsel af varer bestemte for forbrug.	Udførsel af britiske varer.	Ind- og udførsel tilsammen.
1900 .	Forøgelse 1.34 pct.	Formindskelse 3.75 pct.	Formindskelse 0.62 pct.
1899 .	— 0.72 ”	Forøgelse 2.68 ”	Forøgelse 1.43 ”
1898 .	— 4.59 ”	Formindskelse 0.14 ”	— 2.82 ”
1897 .	— 1.64 ”	— 1.29 ”	— 0.51 ”
1896 .	— 6.06 ”	Forøgelse 4.37 ”	— 5.50 ”

Som det synes at fremgaa heraf, har resultatet af vareomsætningen som helhed betragtet for afvigte aars vedkommende været det mindst fordelagtige i løbet af anførte periode.

Undersøger man videre stillingen med hensyn til de forskellige varegrupperes indbyrdes forhold, saaledes som dette angives i den officielle statistik, findes, hvad importen angaar, raamaterialerne for tekstilindustrien at udvise den største værdiforøgelse under sidstforløbne aar sammenlignet med aaret 1899, idet tilveksten her anslaaes til ikke mindre end £ 11 524 000. Denne forøgelse havde væsentlig sin grund i den omfattende indførsel af bomuld, som fandt sted hovedsagelig fra Ægypten og Nordamerika. Dog kunde man derhos ogsaa iagttage en vis opgang i importen af hamp og silke ligesom ogsaa af alpaca-, vicuña- og lamauld, g medens de øvrige raastofte for væveriindustrien viste tilbagegang. Særlig var dette tilfældet med almindelig faareuld fra britisk Sydafrika.

I henseende til andre raamaterialer maa der lægges merke til, at der har fundet sted en opgang i indførselen fornemmelig af træ. Værdien steg her fra £ 21 529 000 i aaret 1899 til £ 25 151 000 i 1900. Af fødemidler (slagtekvæg indbefattet) forøgedes ogsaa importen, isærdeleshed af kjød, paa hvilket omraade tallene steg fra £ 32 636 000 til £ 36 153 000. Ligeledes tiltog indførselen af metaller i forrige aar. Væsentlig gjaldt dette kobber, jern og staal samt bly og tin. De varegrupper, hvoraf importen har sunket for aaret 1900, er tobak, kemikalier, farve- og garvestofte samt pakkepostforsendelser. Hvad angaar exporten af produkter fra Storbritannien og Irland, opviste, som allerede omhandlet, sidstforløbne aar en værdiforøgelse af £ 26 959 095 i sammenligning med aaret 1899. Af denne tilvekst falder en betydelig del, nemlig ca. £ 15 513 000 paa stenkul, kokes og andet brændemateriale. Derhos er udførselsværdien af metaller og deraf forarbejdede artikler (maskiner

og fartøier undtagne) steget med £ 5 115 907, hvoraf £ 3 916 000 gjælder jern og staal samt £ 1 447 000 telegraftraad og telegrafapparater.

Ligeledes har udførselen for sidstforløbne aar, fremdeles forsaavidt værdien angaar, tiltaget af sødemidler, manufakturvarer af bomuld og uld, beklædningsgjenstande, kemikalier, medikamenter samt endelig af pakkepostforsendelser.

Paa den anden side er der indtraadt nedgang i exporten af levende dyr, maskiner og maskindele samt nybyggede fartøier.

Pengemarkedet har selvfølgelig under afvigte aar været berørt af den vedholdende krigstilstand. Man kan dog ikke undlade at fæste opmærksomheden ved, at markedsfluktuationerne har været holdte inden de samme grænser som for aaret 1899, idet høieste bankdiskontosats for begge aars vedkommende udgjorde 6 pct. og laveste 3 pct. Som gennemsnitlig bankdiskonto angives imidlertid for aaret 1900 £ 3. 19. 2 mod £ 3. 13. 6 for aaret 1899, saaledes en vis forhøielse i forhold til foregaaende aar, hvilken ligeledes gjorde sig gjældende med hensyn til børsdiskonteringen, som for bedste 3 maaneders veksler i aaret 1900 gik op til £ 3. 13. 3 mod i aaret 1899 £ 3. 5. 0.

Da paa den anden side indlaansrenten for aaret 1900 i gennemsnit noteredes til £ 2. 9. 0 mod £ 2. 3. 6 i aaret 1899, opstod der paa denne maade, hvad bankierforretningen for førstnævnte aar angaar, en gevinst af £ 1. 4. 3 mod for aaret 1899 £ 1. 1. 6. Afvigte aars bankvirksomhed synes saaledes at have medført ikke uvæsentlige fordele, omendskjønt disse vistnok for nogen del maa ansees som opveiede af den herskende usikkerhed i den økonomiske stilling overhovedet. — Arbeidsmarkedet opviser for sidste aar en nedgang i antallet af tvister, idet disse nemlig udgjorde 623 mod 719 i aaret 1899. Antallet af de som følge af saadanne tvistigheder tabte arbejdsdage var ogsaa betydelig formindsket i aaret 1900, og af mere omfattende arbejdsnedlæggelser forefaldt der kun faa. De hyppigst forekommende tvistepunkter gjaldt lønningsforhold og arbejdsordninger. Af de i aarets løb udbrudte streiker afgjordes 29.1 pct. til fordel for arbejderne og 19.1 pct. til gunst for arbejdsgiverne, medens 38.8 pct. bilagdes gennem overenskomst. Af den resterende del, 12 pct., erholdtes der intet resultat.

Til trods for den i løbet af den seneste tid i visse henseender mindre tilfredsstillende stilling inden forretningsverdenen kunde der ikke spores nogen virkelig fremtrædende stræben efter at gennemføre et systemskifte i den britiske handelspolitik. Derimod synes der at være en mere eller mindre bestemt stemning for at forbedre den kommercielle uddannelse, særlig med hensynet til studiet af fremmede sprog, samt at udvide grundplanen for den tekniske undervisning, hvorhos man vedvarende paa forskjelligt hold hører stemmer hæve sig til fordel for indførelsen af nyt vegt- og maalsystem. Og overalt kommer der til syne en fast beslutsomhed paa gennem praktiske forholdsregler og hensigtsmæssige metoder at kjæmpe for gjenvindelsen af, hvad der kan være tabt eller svækket i henseende til den britiske verdenshandels gamle position.

Om end, som antydnet, tanken paa en overgang til et andet tarifysystem ikke synes at vinde fast fod, selv om dette skulde gennemføres i en i forhold til kolonierne gunstig retning, er dog maahende den mulighed ikke udelukket, at man til dækkelse af de som en følge af krigen forøgede udgifter

ser sig nødsaget til at skabe nye indtægtskilder ved at belaste en eller anden for nærværende toldfri forbrugsartikel med indførselsafgift.

Udviklingen af vore handelsforbindelser med Storbritannien i løbet af aaret 1900 i konkurrence med andre lande vil illustreres af de i det følgende indtagne opgaver, samtlige hentede fra den nu udkomne officielle britiske toldstatistik for nævnte aar.

Hvad angaar de fra vore lande hertil indførte artikler, forekommer der inden kategorien fødemidler hovedsagelig smør, hermetisk melk, vildt, margarin og fisk ligesom ogsaa korn, og preserveret frugt.

Af smør importeredes der følgende kvantiteter til det forenede kongerige i løbet af de 3 sidste aar:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge cwts.	26 085	30 965	27 138
„ Sverige „	196 041	245 599	294 962
„ Rusland „	209 738	—	—
„ Danmark „	1 486 342	1 430 052	1 465 030
„ Tyskland „	36 042	36 953	41 231
„ Holland „	282 805	284 810	269 324
„ Frankrige „	322 048	353 942	416 821
„ Nordamerika „	56 046	159 137	66 712
„ Australasien „	509 910	366 944	228 563
„ Kanada „	138 313	250 083	156 865
„ Andre lande „	115 146	231 366	242 507
Tilsammen cwts.	3 378 516	3 389 851	3 209 153

Som i forrige aarsberetning antydet har i den senere tid landets opmærksomhed i stadig stigende grad været henvendt paa fremme af agerbrug og meieribedrift, ligesom man ogsaa har vist sig mere villig til at nedlægge kapital i disse næringsveie. Virkningerne heraf har heller ikke nølet med at give sig tilkjende i en noget formindsket afhængighed af udlandet, hvad artikelen smør angaar.

Ovenanførte tal viser nemlig, at den samlede britiske smørimport i løbet af aaret 1900 sammenlignet med aaret 1899 er dalet med 11 335 cwts., ihvorvel den end fremdeles overskrider indførselen for aaret 1898. Men idet værdien af det importerede smør anslaaes til £ 17 450 435 i aaret 1900 mod £ 17 213 516 i aaret 1899 og £ 15 961 783 i aaret 1898 og saaledes fremviser stigning for sidste aars vedkommende, maa den indtraadte nedgang med hensyn til kvantitet være blevet opveiet af en forbedring i den indførte vares beskaffenhed.

De lande, fra hvilke smørimporten under afvigte aar har vist en afgjort nedadgaende tendens, er Norge, Sverige, Frankrige, Tyskland, Nordamerika og Kanada. For Hollands vedkommende opgives der vistnok et mindre tal, end i aaret 1899 var tilfældet; men indførselen fra dette land er dog vedvarende større end den tilsvarende i aaret 1898. Derimod forefindes der en bestemt stigning, hvad angaar Danmark, Rusland og Australasien, hvilken sidste betegnelse omfatter de britiske kolonier Victoria, New South Wales og New

Zealand. Forsaavidt særlig Norge betræffer, kan som resultat for sidste aar noteres en formindskelse i smørindførselen til England af 4 880 cwts. i kvantitet og £ 22 522 i værdi i forhold til aaret 1899. Og for Sveriges vedkommende har dettes smørimport hertil fra at udgjøre 9.2 pct. af den britiske totalimport, som tilfældet var i aaret 1898, nu betænkelig nok sunket til blot 5.8 pct. Ikke bedre er forholdet i henseende til indførselsværdien, hvilken ligeledes gradvis er aftaget fra £ 1 501 668 i aaret 1898 til £ 1 013 775 i aaret 1900.

At pege paa aarsagerne til denne nedgang er maahænde vanskeligt nok, idet nævnte forhold vel neppe kan blive at forklare derhen, at norsk og svensk smør i løbet af de sidste aar i større udstrækning end før er kommet til England ad omveie og saaledes delvis skulde være toldklareret som hidrørende fra andre lande. Snarere er det at formode, at grunden til nedgangen staar i mere eller mindre direkte forbindelse med den maade, hvorpaa indførselen foregaar, og sagen synes ud fra denne opfatning at fortjene vore exportørers fulde opmærksomhed*). En omstændighed, som i denne forbindelse heller ikke bør lades ude af betragtning, er, at en ny konkurrent i løbet af sidstforløbne aar er optraadt paa det britiske smørmarked, Rusland nemlig, hvis smørimport fra tidligere at have været saa uanseelig, at den end ikke fandtes værdig til at blive omhandlet separat i den britiske statistik, paa en gang har steget til en saadan betydning, at den i aaret 1900 udgjorde 6.2 pct. af den samlede import og saaledes oversteg indførselen fra Sverige, hvilken, efter hvad netop er anført, beløb sig for samme aar til 5.8 pct.

Man kan vistnok herimod indvende, at det russiske smør sammenligningsvis er af ringere kvalitet, idet dets hele indførselsværdi for afvigte aar ikke anslaaes højere end til £ 980 770, medens det svenske smør tiltrods for importens mindre kvantitet, som nævnt, vurderedes til et beløb af £ 1 013 775. Men dette forhold forringer dog ikke vedkommende konkurrencens alvorlige karakter.

Det kan imidlertid i denne sammenhæng være af interesse at omtale, at ifølge meddelelse fra vicekonsulatet i Hull har toldmyndighederne dersteds troet at burde skride ind mod endel deryærende importører af russisk smør i anledning af varens mindre tilfredsstillende beskaffenhed, samt at der til og med er blevet indledet retslige skridt mod varemottageren af et parti smør, som var indført til Hull fra Rusland over Kjøbenhavn under paaberaabelse af, at smørret var forfalsket (adulterated). Vicekonsulatet bemærker, at rettens afgjørelse af, hvorvidt der her foreligger forseelse mod gjældende bestemmelser ifølge „Food and drugs act“ eller ikke, imødesees med stor spænding, ligesom det antages, at spørgsmaalet er af betydning for smørimportører fra nordlige lande, særlig Norge, Sverige og Rusland (Sibirien), da smørrets beskaffenhed her i væsentlig grad maa bero paa klimatiske forhold og maahænde af denne grund neppe kan tilfredsstille alle fordringer.

Efter senere modtagne oplysninger skal dog det russiske smør i den seneste tid have været af en bedre kvalitet og endog i enkelte forsendelser ikke af synderlig ringere beskaffenhed end norsk, svensk eller dansk vare. Man forklarer dette derhen, at danske meierister er blevet ansatte i Sibirien for at

*) At forbruget af smør er tiltaget i Sverige, og at saaledes exporten derfra har maattet formindskes, synes ikke at indeholde en fyldestgørende forklaringsgrund, da det samme forhold vides at være indtraadt ogsaa andetsteds, f. eks. i Danmark.

indføre sit hjemlands tilvirkningsmetoder, samt at forøvrigt den russiske regering paa enhver maade søger at opmuntre landets meieribedrift og berede den alle mulige lettelser, bl. a. med hensyn til transportspørgsmaal. Man kan saaledes vente sig, at den russiske smørproduktion vil gaa en storartet udvikling imøde, og vore exportører turde derfor forberede sig paa en stadig stigende konkurrence fra dette hold, hvad det engelske marked angaar. Endnu staar imidlertid russisk smør her endnu i en pris, som er ca. 4 à 5 sh. pr. cwt. lavere end noteringerne for skandinavisk vare.

Importen af det russiske produkt foregaar væsentlig om sommeren over Kjøbenhavn og Hull.

I modsætning til Norge og Sverige har det i løbet af forrige aar lykkedes Danmark at drive sin smørexport paa England op til en højde, som ikke nogensinde tidligere har været opnaaet. Det tør dog nævnes, at heller ikke dette land fuldt ud har forstaaet at holde sin plads paa markedet, idet dets indførsel, som for aaret 1898 udgjorde 45.6 pct. af den samlede fremmede import, for aaret 1900 blot beløb sig til 44 pct.

Imidlertid staar det uanfægtet, at af alle udenlandske smørimportører indtager danskerne den mest fremtrædende plads, og det saavel hvad indførselens kvantitet som værdi angaar, i hvilken sidste henseende aaret 1900 opviste endog en betydeligere opgang end hvad tilfældet var, naar der spørges om kvantiteten. Næst efter Danmark kommer Australasien, hvis import under afvigte aar er steget i en storartet maalestok og vistnok maa antages at ville vinde yderligere terræn for hvert aar, som gaar.

Noget, som paa den anden side maa ansees for bemærkelsesværdigt, er den betydelige udstrækning, i hvilken importen fra Frankrige er aftaget, til trods for produktets anerkjendte gode kvalitet. Efter de foreliggende opgaver at dømme ansloges indførselen fra dette land for aaret 1896 til England til ikke mindre end 15.4 pct. af den samlede smørimport, medens afsætningen for sidstforløbene aar blot udgjør 9.5 pct.

Af margarin indførtes:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge . . . cwts.	8 430	8 278	8 477
„ Holland . . . „	862 154	897 806	844 177
„ Frankrige . . . „	26 587	29 675	30 299
„ andre lande . . . „	23 241	17 416	17 662
Tilsammen cwts.	920 412	953 175	900 615

Importen af dette produkt har saaledes i det hele taget gaaet ned i løbet af forrige aar efter en øget indførsel i aaret 1899. Hvad særlig Norge angaar, var dog forholdet i saa henseende det modsatte, idet zifrene for aaret 1900 er højere end for aaret 1899, om end noget mindre, end hvad aaret 1898 udviser. Indførselen fra vedkommende lande for aaret 1900 kan procentvis opgives som følger: Norge 0.9 pct., Holland 93.7 pct., Frankrige 2.9 pct., andre lande 2.5 pct.

Det fremgaar af den hidsatte opgave, at Holland vedvarende helt og holdent behersker det britiske marked paa dette omraade.

Vedrørende indførselen af kondenseret melk indeholder den officielle statistik følgende oplysninger:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge cwts.	105 415	100 048	106 898
„ Holland „	396 829	343 298	336 092
„ Frankrige „	385 199	309 766	308 954
„ andre lande „	99 560	71 487	65 330
Tilsammen cwts.	987 003	824 599	817 274

Norges afsætning af denne artikel er saaledes ikke ubetydelig, men har dog siden aaret 1898, da den pludselig fik et fremstød, holdt sig stationær, endskjønt indførselen fra de konkurrerende lande, Holland og Frankrige, i løbet af sidstforløbne aar har havt betydelig fremgang.

Af melk og fløde i fersk eller conserveret (ikke kondenseret) stand indførtes der tidligere visse kvantiteter fra Sverige. For aaret 1900 omtales der dog ingen saadan svensk import, hvorimod vedkommende artikler fremdeles ankom til England fra Danmark, Holland og i særdeleshed fra Frankrige. Importen fra dette land tiltog saaledes fra 2 505 til 10 751 cwts.

Paa det engelske marked har fra gammel tid tilbage indførselen af vildt fra Norge spillet en vis rolle. I London sælges der saaledes i flere større vildtforretninger norske ryer og aarfugl; men det synes dog, som om handelen hermed ikke kan drives i veiret udover en vis temmelig indskrænket grænse. Medens nemlig den samlede indførsel af vildt og fjærkræ i levende eller død tilstand for aaret 1900 beløb sig til en værdi af £ 1 010 369, ankom der heraf alene for £ 4 636 fra Norge (mod £ 5 328 i aaret 1899), samtidig som Ruslands afsætning i værdi ansloges til £ 199.282 (mod £ 139 834 i det nærmest foregaaende aar). Man skulde antage, at indførselen fra Rusland og Norge paa dette omraade væsentlig er af samme art, og man kan derfor ikke undlade at fæste sig ved, at den norske import har aftaget, paa samme tid som den russiske har steget med saa anseelige skridt.

Forøvrigt indtager saavel Frankrige som Belgien en meget mere fremskudt stilling paa nærværende omraade; men den indførsel, som finder sted fra begge disse lande, bestaar vel hovedsagelig af fjærkræ.

Af fiskeriprodukter indførtes der i løbet af de 3 sidste aar som følger:

Fersk sild:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge cwts.	299 448	590 223	784 624
„ Sverige „	1 819	81 347	175 467
„ andre lande „	1 115	3 049	6 303
Tilsammen cwts.	302 382	674 619	966 394

Anden fersk fisk:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge cwts.	44 690	37 769	50 995
„ Sverige „	2 396	727	1 013
„ andre lande . . . „	180 012	211 529	213 102
Tilsammen cwts.	227 098	250 025	265 110

Hummer etc.

Fra Norge cwts.	283	1 434	346
„ andre lande . . . „	153 491	134 687	113 472
Tilsammen cwts.	153 774	136 121	113 818

Nedlagt eller saltet fisk, sardiner:

Fra Norge cwts.	911	1 676	2 636
„ andre lande . . . „	225 479	215 544	236 637
Tilsammen cwts.	226 390	217 220	239 273

Nedlagt eller saltet fisk, andre sorter:

Fra Norge cwts.	244 391	273 020	275 365
„ Sverige „	621	1 147	3 345
„ Danmark „	128 208	99 654	124 649
„ Amerika „	283 661	250 640	271 946
„ andre lande . . . „	42 770	35 651	28 371
Tilsammen cwts.	699 651	660 112	703 676

For Norges vedkommende har indførselen af fersk sild i aaret 1900 vistnok været mindre betydelig end i aarene 1898 og 1899, men gik dog op til en værdi af £ 127 678. Paa grund af det knappe udbytte af fjoraarets svenske sildefiske har afsætningen af fersk vare paa det engelske marked kun foregaaet i høist ubetydelig udstrækning fra Sverige, og indførselens samlede værdi ansættes blot til £ 822. Priserne siges saagodtsom under hele aarets løb at have stillet sig lave, bl. a. som en følge af det særdeles vellykkede indenlandske sildefiske, og de engelske sildeimportører anser aarets resultat som i høj grad utilfredsstillende.

Af anden fersk fisk synes afsætningen ikke at have været ringe, isærdeleshed for Norge, for hvis vedkommende det paa dette felt udbragte salgsbeløb udgjorde £ 93 453. Den danske indførsel var for aaret 1900 i henseende til mængde større end den norske, men gik imidlertid i værdi blot op til £ 66 707. Den største import kommer dog fra Holland, som samme aar afsatte i England 68 843 cwts. til en værdi af £ 134 226.

Efterspørgselen efter norske sardiner har gradvis gaaet ned siden aaret 1898. Den hertil for aaret 1900 indførte kvantitet vurderedes dog til et beløb af £ 2 179. De betydeligste konkurrenter paa dette omraade er Frankrige og Portugal, hvis afsætning henholdsvis anslaaes til en værdi af £ 425 241 og £ 230 364.

Af anden nedlagt eller saltet fisk viser indførselen sig ligeledes at have været i aftagende, saavel hvad Norge som Sverige angaar. Den norske indførsel af denne artikel udgjorde for aaret 1900 i værdi alligevel £ 313 565 og var blot Amerikas underlegen, medens importen fra Sverige ikke ansloges til en større værdi end £ 2 350.

Det turde i denne forbindelse ikke passere ubemærket, at vedkommende kontrolmyndighed har fundet sig foranlediget til at henlede generalkonsulatets opmærksomhed paa, at man har seet sig nødsaget til som utjenligt til menneskeføde at tilintetgjøre et større parti lagesaltet og røget sild, ankommet til London fra Norge. Senerehen har man modtaget meddelelse om, at yderligere endel forsendelser, opgaaende til endnu betydeligere kvantiteter, af lignende grunde har maattet beslaglægges. Det er selvfølgelig unødvendigt at fremholde, i hvilken grad deslige tildragelser synes egnede til at virke hemmende paa vedkommende handels videre udvikling, og man kan derfor ikke noksom indskjærpe, at forsendelser af omhandlede art saavidt muligt maa søges undgaaede.

Ifølge de af Board of Trade udfærdigede tabeller udgjorde værdien af den fisk, som fra fangstpladsene indbragtes til det forenede kongerige:

1900.	1899.
£ 9 678 264	£ 9 344 338.

I anledning af den formindskelse, som er blevet iagttaget i fisketilgangen i Nordsjøen, særlig hvad flyndre betræffer, er der blevet motiveret et lovforslag i det britiske parlament gaaende ud paa at regulere havfisket saavel med hensyn til fangstredskaber som fisketid. Da dette forslag undergik anden gangs behandling i det britiske underhus, fandt man sig foranlediget til at henskyde spørgsmaalet til nærmere drøftelse af en komite af sagkyndige. Disse troede imidlertid ikke at kunne opmuntre til vedtagelse af saadanne bestemmelser fra Englands side alene, men foreslog, at der heller i sagens anledning skulde søges opnaaet en overenskomst med interesserede fremmede magter.

Af forskellige andre animale fødemidler foregaar der en vis indførsel fra vore lande til Storbritannien. Af saadanne kan nævnes saltet og røget flek (bacon) samt ferskt eller conserveret oksekjød. Ingen af disse artikler synes dog at have kunnet gøres til gjenstand for nogen afsætning af større betydning. Af bacon ankom der fra Sverige i aaret 1900 11 235 cwts. til en værdi af £ 28 256. Det maa imidlertid bemærkes, at der af samme produkt under aaret 1896 indførtes fra Sverige 76 317 cwts. til en samlet værdi af £ 207 556. Siden den tid har importen for hvert aar gaaet ned og er nu, som det synes, paa vei til helt at forsvinde.

Af ferskt oksekjød kom der i løbet af aaret 1898 fra Sverige 2 443 cwts. til en værdi af £ 5 624. Følgende aar dalede indførselen til 15 cwts., svarende i værdi £ 28, og for aaret 1900 findes der overhovedet ikke opført nogen import af denne vare.

Derimod har i aaret 1900 Danmarks afsætning af bacon gaaet op til £ 3 058 782, samtidig som der af ferskt oksekjød fra dette land indførtes for £ 149 108.

Hvad Norge angaar, kan der, i henhold til den officielle statistik, under samme tidsrum ikke sees at have forekommet nogen udførsel hertil af nysnævnte artikler, hvorimod der i løbet af 1900 opgives at være indført til England preserveeret oksekjød af norsk oprindelse for £ 109 samt andre kjødpreserver for et beløb af £ 1 395. Ikke heller her synes noget egentligt marked at kunne vindes, idet antagelig vedkommende import for den væsentligste del var bestemt til skibsbrug.

Ogsaa vor import af korn har vist sig at være i aftagende, og for Norges vedkommende har den end ikke tilstrækkelig betydning til at blive opført særskilt for sig i den officielle statistik. Og hvad Sverige betræffer, er de foreliggende oplysninger lidet skikkede til at vække tilfredsstillelse. De kornsorter, som udskibes hertil fra Sverige, er byg og havre — førstnævnte artikel dog, som det synes, ved mere tilfældige anledninger, medens havre i det mindste tidligere var gjenstand for en anseelig afsætning.

Af svensk byg ankom der saaledes i aaret 1899 ialt for £ 3 505 og i aaret 1900 blot for £ 315, medens havreindførselen fra Sverige samtidig i værdi beløb sig til respektive £ 211 144 og £ 34 144.

Det kan desuden nævnes, at der forrige aar fra Norge importeredes poteter for £ 184 samt fra Sverige bønner for £ 2 056.

Nedenstaaende tabel vil gjengive den samlede indførselsværdi af følgende fødemidler for de 3 sidste aars vedkommende:

	1900.	1899.	1898.
Hornkvæg til slagt	£ 9 004 529	8 572 114	9 399 793
Faar	610 108	942 891	984 863
Ferskt oksekjød	8 163 348	7 345 264	5 915 705
Do. faarekjød	5 841 566	5 439 317	4 902 179
Bacon	11 773 969	10 399 602	10 321 674
Skinker	4 221 817	4 094 500	3 894 839
Andet kjød	6 152 010	5 357 533	4 945 943
Fjærkræ og vildt	1 010 327	785 294	637 492
Æg	5 406 141	5 044 402	4 459 117
Ost	6 853 317	5 503 004	4 970 242
Smør	17 450 432	17 213 516	15 961 783
Margarin	2 464 839	2 549 476	2 384 384
Svinefedt	3 266 582	3 068 975	2 887 801
Melk, kondenseret	1 743 475	1 455 033	1 435 951
Byg	5 152 947	4 950 132	6 791 472
Havre	5 236 409	4 199 724	4 382 857
Bønner	533 118	573 819	670 159
Erter	782 599	898 951	689 769
Poteter	2 232 342	1 577 726	1 913 912
Løg	853 903	845 752	792 909
Æbler	1 224 655	1 186 143	1 108 056
Grønsager, ikke specificerede . . .	766 394	1 744 558	1 680 786

I betragtning af det betydelige marked, som det Forenede Kongerige danner for artikler af ovennævnte art, synes det, som om en større indførsel med al rimelighed kunde finde sted heraf fra vore lande. Det er under saadanne omstændigheder at beklage, at nogen egentlig udvikling i vore handelsforbindelser paa dette omraade ikke lader sig iagttage. Den engelske ægimport afgiver et talende eksempel herpaa. Norge deltager ikke heri med tilstrækkelige kvantiteter til at indtage en plads i den officielle statistik. Og hyad Sverige angaar, er det for forholdene isaaahenseende betegnende nok at nævne, at der fra dette land i aaret 1896 solgtes æg hertil for £ 8 006, medens omsætningen under sidstforløbne aar dalede i værdi til £ 2 396. Som bevis paa, hvorledes i modsætning hertil forretningen drives fra andre lande, kan det anføres, at Ruslands ægindførsel, som for aaret 1896 havde en værdi af £ 630 052, i aaret 1900 vurderedes til £ 1 109 553, samtidig som Danmarks indførsel steg fra £ 522 985 til £ 923 551 og Tysklands fra £ 782 121 til £ 1 017 119.

Det er allerede i det foregaaende omtalt, at man har kunnet iagttage nogen indførsel af frugtkonserver fra vore lande til England. Efter den officielle statistik at dømme indskrænker denne import sig dog til mindre partier af vedkommende vare, nedlagt i usukret stand uden anvendelse af nogen tørringsproces. Herunder er formentlig indbefattet tyttebær, hvoraf forrige aars import fra Sverige i værdi ansloges til £ 555 mod £ 596 i aaret 1899 og £ 921 i aaret 1898. — saaledes ogsaa her tilbagegang.

Hvad sidstforløbne aar angaar, synes der paa de herværende markeder at have været mindre behov for naturlig is, end man kanske kunde have ventet i betragtning af den høje temperatur, som herskede under størstedelen af sommeren.

Af denne artikel indførtes der nemlig:

	1900.	1899.	1898
Fra Norge . . . tons	448 653	504 627	443 897
Til en værdi af . . £	274 025	316 882	328 561

Hvad der her fortjener at fremholdes, er dels, at den norske import i løbet af aaret 1900 i kvantitet var mindre end i aaret 1899, ihvorvel dog større end i aaret 1898, dels — og dette i særdeleshed — at indførselsværdien for aaret 1898 ansloges til et højere beløb end for de to følgende aars vedkommende, og det tiltrods for, at begge disse hver for sig kunde opvise en større kvantitet. Dette sidstnævnte forhold turde imidlertid finde sin naturlige forklaring deri, at priserne for aaret 1898 paa grund af de forhaandenværende omstændigheder var drevne mere end vanligt i vejret, hvorfor nogen varig forværrelse i markedets tilstand neppe kan befrygtes at ville indtræde som følge af det stedfundne prisfald.

Generalkonsulatets opmærksomhed henleledes forrige sommer paa en i et lokalt blad indtagen artikel, indeholdende et temmelig voldsomt angreb paa den norske is. Det paastodes saaledes, at produktet var af tvilsom renhed, samt at den italienske regjering af denne grund havde troet at burde nedlægge forbud mod indførselen deraf. Vedkommende avis gik imidlertid ind paa at offentliggjøre en herfra efter speciel bemyndigelse afgiven dementi, og tilføiede som oplysning angaaende det usandfærdige rygtes opspind, at meddelelsen skrev sig fra en fremstaaende iskjøbmand paa stedet. Man føler sig

imidlertid sterkt fristet til at antage, at det hele var en markedsmanøvre, sat igang af en konkurrerende fabrikant af kunstig is; men det er dog neppe mere end tænkeligt, at der herigjennem har været fremkaldt nogen for den norske isimport skadelig følge. ,

En artikel, som man vel ogsaa fra vore lande burde kunne faa afsat paa det engelske marked, er almindeligt øl, hvoraf der i aaret 1900 indførtes til det Forenede Kongerige for tilsammen £ 145 221. De lande, som havde den betydeligste andel i denne import, var:

Holland	med £ 81 403
Tyskland	” ” 40 365
Danmark	” ” 12 089

Da opmærksomheden i løbet af nærværende aar i noget større grad er blevet rettet paa udenlandsk øl, som en følge af den paastaaede opdagelse af arsenik i visse ølsorter af indenlandsk tilvirkning, er det ikke rimeligt, at importen kommer til at gaa ned i fremtiden, særlig da den udenlandske vare som regel turde være den indenlandske overlegen. Imidlertid er der, saavidt vides, ihvertfald ikke i større skala truffet forholdsregler for at gjøre norsk eller svensk øl kjendt og efterspurgt i England, ihvorvel der ikke synes at savnes forudsætninger for, at et saadant foretagende skulde falde heldigt ud.

Inden varekategorien raastoffe og halvfabrikata indtager importen fra Norge og Sverige, omfattende bl. a. saadanne artikler som træ, træmasse, jern og staal, en fremtrædende plads paa det britiske marked.

Af træ indførtes der til England:

Hugget, furu og gran:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	344 156	318 678	263 782
” Sverige ”	528 966	434 674	389 037
” Rusland ”	579 351	439 357	456 023
” Tyskland ”	240 098	212 216	243 328
” Frankrige ”	842 368	769 865	509 412
” Amerika ”	57 129	60 371	40 677
” Kanada ”	57 375	53 861	54 194
” andre lande ”	138 502	55 659	67 815
Tilsammen loads	2 787 945	2 344 681	2 024 268

Hugget, eg:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	136	154	606
” Sverige ”	12	763	186
” Rusland ”	17 072	17 944	20 651
” Tyskland ”	26 569	24 260	30 852
” Østerrige-Ungarn ”	9 647	9 428	7 494
” Amerika ”	99 936	97 681	86 827
” andre lande ”	20 428	20 339	20 698
Tilsammen loads	173 800	170 569	167 314

Hugget, andre sorter (teak ikke medregnet):

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	3 163	1 888	3 209
” Sverige ”	12 842	9 889	9 128
” Rusland ”	10 932	13 524	11 541
” Tyskland ”	5 933	3 395	3 951
” Amerika ”	23 601	21 083	11 924
” Kanada ”	37 124	38 159	34 345
” andre lande ”	2 738	7 759	7 098
Tilsammen loads	96 323	95 697	81 256

Saget eller høvlet, furu og gran:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	484 633	507 699	500 081
” Sverige ”	1 853 688	1 887 939	1 896 496
” Rusland ”	1 697 034	1 702 443	1 628 202
” Tyskland ”	94 478	97 364	75 373
” Amerika ”	657 418	479 748	486 106
” Kanada ”	1 604 248	1 713 670	1 588 379
” andre lande ”	10 137	71 109	30 150
Tilsammen loads	6 401 636	6 459 972	6 204 787

Saget eller høvlet, andre sorter:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	7 786	9 139	10 768
” Sverige ”	13 248	15 649	10 696
” Rusland ”	27 711	28 769	32 180
” Tyskland ”	3 405	3 457	2 802
” Frankrige ”	13 787	13 374	12 908
” Amerika ”	71 952	58 207	42 023
” Kanada ”	83 785	41 202	38 285
” andre lande ”	9 400	9 779	8 908
Tilsammen loads	231 074	179 576	158 570

Stav af alle dimensioner:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge loads	26 573	23 904	24 398
” Sverige ”	13 605	9 660	10 813
” Tyskland ”	14 336	20 712	22 118
” Amerika ”	36 775	30 927	25 440
” andre lande ”	53 990	41 013	56 351
Tilsammen loads	145 279	126 216	139 120

Efter hvad der fremgaar af foranstaaende tabeller, er vore konkurrenter paa dette omraade: vedrørende hugget furu- eller granvirke, Frankrige, Rusland og Tyskland, samt med hensyn til saget eller høvlet virke af samme sort, Rusland, Kanada og Amerika. Det maa forøvrigt bemærkes, at importen af hugget last, fornemmelig hvad de 3 sidste aar angaar, har været i stadigt tiltagende saavel fra Norge som fra Sverige, medens det modsatte har været tilfældet med saget eller høvlet virke. Det tør imidlertid tilføies, at formindskelsen i saa henseende blot har gjældt kvantiteten, idet værdien for begge sorters vedkommende, som følgende opgave vil udvise, har været gjenstand for stigning.

Furu- og granvirke, hugget:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge	£ 542 577	457 702	377 166
„ Sverige	„ 789 710	609 471	523 257

Furu- og granvirke, saget eller høvlet:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge	£ 1 359 383	1 333 238	1 291 529
„ Sverige	„ 4 834 038	4 399 248	4 331 692

Sidste aar har nemlig i lighed med begge de to foregaaende udmerket sig ved sine høie noteringer paa trælastmarkedet som helhed betragtet og ikke mindst, hvad de to nysnævnte slags trævirke angaar. Dette gjælder fornemmelig den første del af aaret, da efterspørgselen var i stadigt stigende under prisnoteringer, til hvilke man vel sjelden tidligere har seet sidestykke. Aarsagerne til denne hausse paa markedet opgives hovedsagelig at ligge i følgende to omstændigheder, nemlig paa den ene side begrænsede forraad ved næst foregaaende aars afslutning samt paa den anden betydelige bestillinger fra den britiske regjering for krigs- og kolonialbrug. Under saadanne forhold varede det ikke lang tid efter skibningens begyndelse, førend størstedelen af de paa exportstederne foreliggende beholdninger var gjorte til gjenstand for leveranceaftaler. Imidlertid skred man ikke altid med én gang til at træffe foranstaltninger for transport af den indkjøbte vare, idet man nærede forhaabninger om, at der skulde indtræffe en nedgang i de høie fragtnoteringer. Men da man omsider ikke længere kunde udskyde hermed, indtraadte der pludselig en almindelig efterspørgsel efter skibsleilighed, og som følge heraf blev fragterne end yderligere drevne i vejret. Der lagdes paa denne maade ganske væsentlige hindringer i veien for forretningsvirksomheden, hvilken mangesteds, af mangel paa tilgjængeligt materiel i denne henseende, holdt paa at gaa helt istaa. Og naar saa endelig de omkontraherede ladninger omtrent samtidig ankom til bestemmelsesstederne, fyldtes snart de for trælast bestemte havnebassiner i den grad med gods, at der bevirkedes forsinkelse saavel i løsningen som i lastens videre fremskaffelse, særlig hvor prambefordring var at anvende. Varerne henlaa saaledes i lange tider lagrede paa kaien, medens paa den anden side de med trælast ankommande fartøier lige længe fik ligge uvirksomme i paavente af, at leilighed til løsning skulde frembyde sig. I særdeleshed var saadanne forhold fremherskende i London, hvor kjøbmænd og andre interesserede paa denne maade tilføjedes betydelige tab.

Delvis som et resultat af den tilstand i forretningsverdenen, der foraar-sagedes gennem den omhandlede forsinkelse i leveringerne, delvis ogsaa som en følge af, at den britiske regering havde faaet sine behov tilfredsstillede, indtraadte der ved vinterens udbrud en prisreaktion — først i mere beskednen maalestok, men lidt efter lidt i alt stigende grad —, og under indflydelse heraf er situationen blevet temmelig trykket og tiltroen til fremtiden rokket. Stillingen synes nu at være den, at de nordiske afskibere maa vise en meget fast holdning, om ikke en mere eller mindre alvorlig baisse i priserne til uberegnelig skade for markedet skal fremkaldes.

Med hensyn til beskaffenheden af de hertil ankomne ladninger kan bemærkes, at der raadede mangel paa svenske planker af bedre kvalitet, hvorfor man maatte dække sig gennem indkjøb fra det Hvide Hav. Det fortjener muligens at blive fremholdt, hvorledes man gjør regning paa herefter paa det engelske marked at se særlig 9×11 furuvirke fra sidstnævnte tragter træde istedetfor lignende produkter fra den nedre del af den Botniske Bugt.

Af bearbejdet træ, som vinduesrammer, døre og panelinger ligesom ogsaa snedkervarer i sin almindelighed, vil følgende tabel vise indførselsværdien for de 3 sidste aars vedkommende:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge £	5 830	6 658	4 467
„ Sverige „	130 120	148 101	138 332
„ Rusland „	4 749	19 220	14 397
„ Tyskland „	101 959	136 583	131 187
„ Holland „	94 256	113 144	113 041
„ Belgien „	94 534	135 437	123 330
„ Frankrige „	169 424	144 958	149 154
„ Amerika „	546 376	648 346	581 587
„ andre lande „	48 066	92 978	83 327
Tilsammen £	1 195 314	1 445 425	1 338 822

Af andre slags træarbejder, indbefattet drejet vare, opgives der i aaret 1900 at have fundet sted en indførsel til en samlet værdi af £ 1 109 410, hvoraf paa Norges del falder £ 11 309 og paa Sveriges £ 94 722. Da denne rubrikinddeling for første gang er anvendt i den britiske statistik for ifjor, kan der her ikke foretages nogen sammenligning med foregaaende aar. Som en almindelig betragtning, gjældende saavel for nærværende felt som for endel andre omraader, turde man dog være berettiget til at anføre, at vor afsætning synes at have vanskeligt for at hæve sig over et vist temmelig indskrænket niveau.

Angaaende den indførsel, som i løbet af sidstforløbne aar foregik til Cardiff, skriver derværende vicekonsulat som følger:

„Cardiff indtager fremdeles, i henseende til trælastimport, den anden plads blandt Storbritanniens havne. Totalindførselen af trævarer af alle slags udgjorde under afvigte aars løb den betydelige kvantitet af 1 077 812 loads, udvisende en forøgelse af ca. 190 000 loads i forhold til det nærmest foregaaende aars import. Hvad aarets tømmerimport angaar, bestod 886 334

loads af hugget og 191 478 loads af saget trælast; af førstnævnte sort betegnes 710 968 loads som „colliery pitwood“.

Cardiffs behov for pitprops tilfredsstilles for en væsentlig del fra Frankrige; men i de sidste aar synes svensk og finsk props at have faaet betydeligt indpas. I løbet af forrige aar importeredes der saaledes store kvantiteter af denne vare fra Göteborg, Sundsvall, Helsingfors, Jakobstad og andre Østersjøhavne. Fra Norge kom der ogsaa, foruden grubetømmer, adskillige ladninger props.

Fransk props solgtes i begyndelsen af aaret for 16 sh. 6 d à 17 sh. 6 d pr. ton. I mai indtraadte der en meget sterk prisstigning, saa at maanederne mai og juni kunde opvise usedvanlig høje priser. Saaledes betalte man ofte endog op til 40 sh. à 42 sh. pr. ton, og gennemsnitsprisen for disse to maaneder anslaaes til 32 sh. Reaktionen var ikke mindre kjendelig, og i juli betaltes der gennemsnitlig blot 18 sh. og for resten af aaret 17 sh. 6 d à 20 sh. pr. ton. Disse abnorme prissvingninger tilskrives den omstændighed, at de franske skogeiere paa grund af den sterke efterspørgsel efter terpentin, som i mai maaned gjorde sig gjældende, fandt det mere lønnende at anvende sine skoge til udvinding af dette produkt end til udhugst. Følgen var, at da priserne stod som høiest, blev propsleverancer tilbudte og i store kvantiteter effektuerede fra pladse, som tidligere havde været mere eller mindre udestængte fra konkurrence med den franske vare.

Props importeret fra Norge er i aarets løb blevet betalt med 36 sh. à 40 sh. pr. load cif., medens props fra Østersjøhavnene har opnaaet en gennemsnitspris af ca. 90 sh. pr. kubikfavn, ligeledes cif.“

Hvad vor import af træmasse til England angaar, turde sidstforløbne aar være at anse som særdeles gunstigt.

Paa den ene side var nemlig efterspørgselen efter dette produkt allerede ved aarets begyndelse livlig og fast paa grund af de herværende papirfabrikers store behov for raastof, og paa den anden side foranledigede aftagning i amerikansk og kanadisk konkurrence de britiske importører til i større udstrækning end almindeligt at gjøre sine indkøb i vore lande. Priserne stillede sig derfor ogsaa i høj grad fordelagtige saavel for kemisk som mekanisk masse.

Det fortælles saaledes, at man uden vanskelighed for sulfit fob. opnaaede fra £ 9. 10. 0 til £ 10, medens bleget sodamasse stod i en fast pris af £ 10 cif. En og anden gang betaltes der endog højere priser, i hvilken henseende kan anføres, at indkøb af tysk og østerrigsk sulfit i en vis udstrækning foretoges til en pris af £ 11. 10. 0.

Med hensyn til mekanisk masse forlyder det, at vaaren og den første del af sommeren kunde fremvise noteringer, der gik op til den hidtil ukjendte høide af £ 8 pr. ton tør vegt, cif. britisk havn, og for de exportører, som da ikke var bundne af ældre kontrakter, kunde saaledes konjunkturerne vanskelig stille sig gunstigere. Nogle mindre betydelige fluktuationer undtagne, vedblev markedet at holde sig fast, om man end henimod aarets slutning ogsaa her kunde spore en faldende tendens, og med indeværende aar siges priserne at

være reducerede til 60 sh. à 62 sh. 6 d cif. engelsk havn for 50 pct. vaad masse og £ 6. 5. 0 à £ 6. 10. 0 for tør saadan.

Efter et fagorgan angives importen til britiske havne under de forskjellige maaneder for de to sidstforløbne aars vedkommende at have foregaaet i følgende udstrækning, hvorved det er at bemærke, at opgaverne omfatter baade kemisk og mekanisk, tør og vaad masse:

	Mængde.	1899.	1900.	Forøgelse + eller formindskelse ÷ for aaret 1900.
Januar . . .	tons	25 820	40 313	+ 14 493
Februar . . .	"	30 123	39 207	+ 9 084
Marts . . .	"	30 105	32 507	+ 2 402
April . . .	"	30 382	35 413	+ 5 031
Mai . . .	"	35 354	40 509	+ 5 155
Juni . . .	"	44 330	44 071	÷ 259
Juli . . .	"	47 404	46 877	÷ 527
August . . .	"	36 328	42 212	+ 5 884
September . .	"	31 406	44 306	+ 12 900
Oktober . . .	"	29 434	44 094	+ 14 660
November . .	"	30 266	39 418	+ 9 152
December . .	"	44 154	39 900	÷ 4 254
Tilsammen tons		415 106	488 827	+ 73 721

	Værdi.			
Januar . . .	£	132 250	179 154	+ 46 904
Februar . . .	"	149 445	172 631	+ 23 186
Marts . . .	"	130 863	200 776	+ 69 913
April . . .	"	140 824	181 890	+ 41 066
Mai . . .	"	174 774	223 703	+ 48 929
Juni . . .	"	206 525	254 916	+ 48 391
Juli . . .	"	203 161	248 618	+ 45 457
August . . .	"	166 703	232 270	+ 65 567
September . .	"	149 921	220 804	+ 70 883
Oktober . . .	"	140 966	245 022	+ 104 056
November . .	"	165 733	248 338	+ 82 605
December . .	"	228 541	225 667	÷ 2 874
Tilsammen £		1 989 706	2 633 789	+ 644 083

Ifølge den officielle statistik ankom der til det britiske marked i løbet af de 3 sidste aar træmasse fra følgende lande til nedenstaaende kvantiteter, hvilke ligeledes omfatter saavel mekanisk som kemisk, tør og vaad vare:

	1900.	1899.	1898.
Fra Norge . . . tons	286 960	248 256	232 620
„ Sverige . . . „	113 067	100 305	87 375
„ Amerika . . . „	12 006	10 525	17 279
„ Kanada . . . „	54 507	38 422	46 685
„ andre lande . . . „	21 202	17 605	20 883
Tilsammen tons	487 742	415 113	404 842

Som det vil sees heraf, har afsætningen baade fra Norge og Sverige gaaet betydelig op i løbet af forrige aar. Med hensyn til udførselens værdi angives denne til følgende beløb:

	1900.	1899.	1898.
Norge £	1 323 105	961 563	946 191
Sverige „	830 001	704 938	554 258

I aaret 1900 er der altsaa i sammenligning med 1899 fra Norge tilført det britiske marked træmasse i en øget mængde af 38 704 tons samt til en højere værdi af £ 361 542, ligesom ogsaa den svenske import af varen er steget med 12 762 tons til en værdi af £ 125 063.

Af andet raamateriale for papirtilvirkningen indførtes der forrige aar fra Norge 297 tons og fra Sverige 1 161 tons til en værdi af henholdsvis £ 2 395 og £ 4 206.

Det kan desuden i denne forbindelse nævnes, at importen af papir og pap hertil for samme aar udgjorde:

Papir, utrykt:

fra Norge	860 124 cwts., værdi £	629 503
„ Sverige	838 945 „ — „	570 406

Papir, trykt m. m.:

fra Sverige	34 „ — „	211
-----------------------	----------	-----

Pap (strawboard or millboard):

fra Norge	1 996 „ — „	893
„ Sverige	30 781 „ — „	13 195

Træpap (wood-pulp-board):

fra Norge	17 635 „ — „	8 184
„ Sverige	97 136 „ — „	48 759

Indførselen af papir fra vore lande er, som det vil fremgaa, ganske betydelig. Det kan tilføies, at denne import for saavel Norges som Sveriges vedkommende i anseelig grad har tiltaget i løbet af aaret 1900 og nu overstiger andre landes.

Af pap foregaar der dog fra norsk side en noget formindsket indførsel, medens den svenske vare ogsaa her har vundet terræn.

I et engelsk fagblad forekommer der angaaende det britiske papirmarked følgende bemærkninger:

Norge og Sverige er de vigtigste exportører til Storbritannien, idet, hvad sidste aar betræffer, 38 pct. af den hele indførsel af papir stammede fra disse to lande tilsammen. I aaret 1900 udviste indførselen af fremmed (utrykt) papir en værdiforøgelse af £ 494 975, hvoraf der paa Sveriges del faldt 25 pct. Indførselen fra Norge er vistnok vedvarende den betydeligste; men tilveksten i afsætningen var dog ikke saa stor fra dette land, idet den blot gik op til 14 pct. af den samlede forøgelse.

Fra Tyskland ankom der ligeledes papir i en anseelig udstrækning, idet forøgelsen i dette lands import hertil beløb sig til 22 pct. af tilveksten i det hele. Store beholdninger solgtes i aarets løb ogsaa fra Holland; men heraf var en ikke ringe del af tysk oprindelse. Dog opgives det officielt, at indførselen fra Holland svarer til 13 pct. af den samlede omsætning.

I modsætning til, hvad der gjaldt for træ- og trælastmarkedets vedkommende, hvilket som helhed betragtet stillede sig særdeles fordelagtigt for vore exportører, var jern- og staalmarkedet i aaret 1900 snarere præget af usikkerhed og reaktion, idetmindste hvad aarets sidste del angaar. Vistnok oprandt aaret ogsaa her som paa de fleste andre forretningsomraader med lyse udsigter, og under indflydelse af en livlig efterspørgsel steg priserne i løbet af de første maaneder til en højde, som vel ikke tidligere var naaet paa mange aar. Men derefter indtraadte der et omslag, som syntes at blive mere og mere afgjort, jo længere aaret skred frem. Foranledningen hertil opgives at have været overproduktion i Amerika, fra hvilket land ogsaa det første tegn til prisfaldet gaves. Naturligvis kunde heller ikke vor produktion i kjendelig grad undgaa at blive berørt heraf.

I „The Economist“ leveres der følgende oversigt over jern- og staalmarkedets stilling i løbet af de sidstforløbne 3 aar:

	1900.	1899.	1898.
Tilvirkning af rujern	tons 8 900 000	9 305 819	8 817 109
Indførsel „ —	„ 181 151	171 373	159 523
Udførsel „ —	„ 1 428 549	1 379 296	1 042 853
Rujern for indre forbrug . . .	„ 7 793 068	8 154 906	7 874 256
Forraad af rujern 31te december	„ 400 000	721 617	950 000
Udførsel af forarbejdet jern . .	„ 2 116 808	2 333 320	2 201 497
Indførsel af jern og staal af alle slags (ikke medregnet atter udført gods)	„ 765 685	640 728	574 069
Gjennemsnitspris paa lagerbevis eller veiesedler (warrants) .	69 sh. 4 d	63 sh. 9 d	47 sh. 2 d

I henhold til den officielle statistik var indførselen af jern og staal (i bearbejdet og ubearbejdet stand) fordelt saaledes:

Jernmalm:	1900.	1899.	1898.
fra Norge tons	6	2 298	2 462
„ Sverige „	98 055	105 193	92 546
„ andre lande „	6 199 902	6 947 087	5 373 388
Tilsammen tons	6 297 963	7 054 578	5 468 396

(For aaret 1900 staar i statistiken ru- og pudlejern opført særskilt).

Rujern og pudlejern:	1899.	1898.
fra Norge tons	—	626
„ Sverige „	66 663	60 759
„ andre lande „	104 698	98 138
Tilsammen tons	171 373	159 523

Rujern:	1900.	1899.	1898.
fra Norge tons	304	—	—
„ Sverige „	61 080	—	—
„ andre lande „	114 009	—	—
Tilsammen tons	175 393	—	—

Pudlejern:	1900.	1899.	1898.
fra Sverige tons	5 751	—	—
„ andre lande „	7	—	—
Tilsammen tons	5 758	—	—

Stang-, vinkeljern etc.	1900.	1899.	1898.
fra Norge tons	26	83	553
„ Sverige „	53 295	57 752	57 278
„ andre lande „	26 808	15 321	11 393
Tilsammen tons	80 129	73 156	69 224

Af pudlejern og stangjern foregaar, som det vil sees, den største indførsel fra Sverige. I henseende til rujern indtager Sverige derimod blot pladsen som nr. 2, efter Amerika, hvilket land i aaret 1900 afsatte paa det engelske marked ikke mindre end 94 282 tons til en værdi af £ 350 649, medens værdien af den svenske import ansættes til £ 322 408. Norges indførsel vurderes blot til £ 1 520. Hvad jernmalm angaar, hentes fremdeles den allerstørste del af det britiske markeds behov herfor fra Spanien, hvorfra der i løbet af aaret 1900

indførtes 5 551 559 tons til en værdi af £ 4 914 239, medens det tilsvarende beløb for Sveriges vedkommende ikke udgjorde mere end £ 95 275.

Som tidligere nævnt, har man nu til hensigt i stor skala at drive indførsel af jernmalm fra Norge, efterat et betydeligt selskab med hovedkontor i London har erhvervet eiendomsretten til Dunderlandsdalens vidtstrakte malmfelter. Antagelig kommer dette foretagende til at faa indvirkning paa det britiske rujernsmarked i det hele taget, hvilket for nærværende synes at være underkastet indflydelse fra den sterkt udvidede amerikanske tilvirknings side.

Af ubearbejdet staal ankom der i aaret 1900 fra Sverige 12 192 tons til en værdi af £ 129 880 mod 14 681 tons, værdi £ 115 899, i aaret 1899. Som det vil findes, er den indførte kvantitet for sidstforløbne aar mindre end nærmest foregaaende aars. Desuagtet er værdien, forsaavidt aaret 1900 angaar, som følge af den indtraadte prisstigning ikke ubetydelig højere, end hvad tilfældet var i aaret 1899. Fremfor alt maa man imidlertid inden dette omraade have sin opmærksomhed fæstet paa den amerikanske staalexport hertil, hvilken, efter i løbet af aaret 1899 at have udgjort 59 375 tons til en værdi af £ 288 706, i det følgende aar kunde opvise en kvantitet af 157 851 tons, værdsat til £ 1 015 601 — altsaa paa ét aar en forøgelse af saagodtsom det tredobbelte i vegt og nær det firedobbelte i værdi. Og dette skal jo desuden, efter hvad man forsikrer, blot udgjøre forspillet til en endnu mere vidtgaaende indtrængen af amerikansk staal paa det herværende staa marked.

Fra Norge findes i den specielle statistik ikke opført nogen indførsel til det Forenede Kongerige af ubearbejdet staal. Derimod angives der i aaret 1900 af gammelt jern og staal at være indkommet fra Norge 694 tons, i værdi svarende til £ 2 358, samt fra Sverige 3 355 tons, paa samme maade modsvarende £ 11 913.

Angaaende det svenske jerns stilling og udsigter paa det britiske marked meddeler vicekonsulen i Sheffield i skrivelse af 17de indeværende maaned:

„Jeg beklager at maatte udtale, at efterspørgselen efter svensk vare i ganske stor udstrækning er aftaget siden begyndelsen af indeværende aar (1901), samt at for nærværende blot et faatal kjøbere kan opdrives til de nedsatte priser, som betales for jern. Jeg har grund til at tro, at svensk rujern nu kan kjøbes ca. 30 sh. pr ton billigere end efter sidst forløbne aars kontrakter. „Merchant Iron“ har faldt ca. 40 sh. pr. ton, og svensk Bessemer kan erholdes for en pris, der er reduceret med næsten 20 sh. pr. ton. Ligeledes har nedgang fundet sted i prisen paa stangjern; men da denne artikel i løbet af de sidste 12 maaneder har forekommet mindre hyppig paa markedet, er prisen faldet her ikke blevet saa betydeligt. Stumper af stangjern, nedpakkede i kasser, udbydes imidlertid med en anseelig reduktion.

Jeg anser det som sandsynligt, at tilvirkningen af støbestaal nu paa det nærmeste er en tredjedel mindre end ved det tilsvarende tidspunkt ifjor. De, som anvender rujern i Siemensovne, føler ikke en saa stor formindskelse i efterspørgselen efter sine produkter som støbestaalfabrikanterne, og de staa-verker, som leverer krigsmateriel, panserplader o. lign., er fremdeles i fuld virksomhed. Dog er markedet for svensk Bessemer i særlig grad forværret.

En række Sheffieldhuse indehar ganske betydelige beholdninger af svensk

jern, og hvis omsætningen vedbliver at foregaa inden de nuværende grænser, frygter jeg for, at efterspørgselen efter artikelen for længere tid vil holde sig ringe.“

Kobbermalm forekommer i en vis udstrækning paa det engelske marked som en indførselsartikel fra Norge. Den kvantitet, som kom derfra i løbet af aaret 1900, var saa vidt betydelig som 5 746 tons til en værdi af £ 43 303. Ligeledes er den norske import af svovlkis (pyrites of iron and copper) af forholdsvis betragtelige dimensioner, udgjørende i sidste aar 34 655 tons til en værdi af £ 40 459. Af begge disse artikler var indførselen hertil for Sveriges vedkommende betydelig mindre, nemlig af kobbermalm 138 tons og af svovlkis 5 736 tons til en værdi af henholdsvis £ 1 765 og £ 8 095. Fra begge lande ankommer der desuden en del ubearbejdet kobber i stænger samt bearbejdet saadant, bl. a. i plader, ligesom ogsaa kobberaffald kan nævnes som import-artikel.

I forbindelse hermed kan det omtales, at af forarbejdet jern og staal indførtes fra Sverige maskiner til en værdi af £ 115 418. Heri er ikke medregnet elektriske apparater, hvoraf der fra samme land exporteredes hertil ialt for £ 9 155. Desuden ankom der af ikke specificerede jern- og staalarbejder fra Norge for et samlet beløb af £ 43 155 og fra Sverige for £ 231 557.

Blandt øvrige raastoffe eller halvfabrikata til brug for industrien, som pleier at afsættes paa det britiske marked fra vore lande, turde, hvad forrige aar angaar, følgende artikler fortjene at nævnes:

1900.			
		Fra Norge.	Sverige.
Granit	tons	99 599	29 383
Kalciumkarbid	cwts.	—	9 729
Andre kemikalier . . .	£	—	16 414
Huder, tørre		2 379	1 265
— raa		6 609	10 666
Horn og klover	tons	35	31
Tran m. m.	tønder	4 267	—
Hvalbarder	cwts.	705	—
Sælskind	stykker	72 649	5 954
Pelsverk	„	1 406	—
Beg	cwts.	—	4 936

Foruden de i det foregaaende omhandlede manufakturartikler, hvoraf afsætning paa det britiske marked forekommer for vore landes vedkommende, kan yderligere nævnes glasvarer og fyrstikker.

Den officielle statistik opgiver i saa henseende, at der af krystalglasvarer i aaret 1900 indførtes fra Sverige 20 773 cwts. til en værdi af £ 46 790, samt af flasker, ligeledes fra Sverige, 111 909 gros, værdsat til et beløb af £ 54 733. Af ingen af disse artikler findes nogen indførsel anført vedrørende Norge, hvorimod værdien af ikke specificerede glasvarer, afsendt hertil fra dette

land, for aaret 1900 ansættes til £ 2 151, samtidig som der fra Sverige indførtes tilsvarende artikler for £ 30 312.

Fyrstikker findes allerede siden aaret 1899 i den britiske statistik fordelte i tvende kategorier: Sikkerhedsfyrstikker samt fyrstikker af anden art. Ifølge denne statistik indførtes der:

Sikkerhedsfyrstikker:		1900.	1899.
Fra Norge	for £	10 901	8 057
„ Sverige	„ -	138 860	104 473
„ Tyskland	„ -	1 333	2 703
„ Holland	„ -	11 237	10 961
„ Belgien	„ -	41 258	31 577
„ andre lande . .	„ -	229	174
Tilsammen for £		203 818	157 945

Fyrstikker af anden art:

Fra Norge	for £	4 996	5 674
„ Sverige	„ -	129 373	127 005
„ Tyskland	„ -	831	2 066
„ Holland	„ -	2 318	3 519
„ Belgien	„ -	39 058	56 135
„ andre lande . .	„ -	663	330
Tilsammen for £		177 239	194 729

Det fremgaar heraf, at Belgien, hvad alle sorter fyrstikker angaar, vedvarende er den farligste konkurrent, som vore lande har at bekjæmpe paa det britiske marked.

Til slutning kan anføres, at der fra Norge i løbet af aaret 1900 har fundet sted en import til det Forenede Kongerige af endel gjødningsstoffer til en samlet værdi af £ 3 349, samt at der fra Sverige er hidsendt videnskabelige instrumenter (af anden sort end elektriske) til en værdi af £ 109 178 og ammunition til en værdi af £ 29 763. Begge lande har ligeledes importeret hertil strikkede bomuldsvarer, hvis værdi for Norges vedkommende udgjorde £ 3 770 og for Sveriges £ 534, samt forskellige ikke specificerede artikler, hvoraf dels uforarbejdede til en værdi af £ 14 158, hvad Norge og £ 2 221, hvad Sverige betræffer, og dels forarbejdede til en værdi af respektive £ 3 290 og £ 17 555.

Med hensyn til de varer, som udføres til vore lande fra det Forenede Kongerige, bestaar disse hovedsagelig af stenkul, jern, kobber, tin, vævede stoffe, maskiner og værktøi, læderarbejder samt kemikalier.

Om markedet for den vigtigste af disse artikler, stenkul, meddeler vicekonsulatet i Cardiff følgende oplysninger:

„Totaludførselen fra havnen i løbet af aaret 1900 af kul, kokes m. m. (inclusive brændematerialier afskibede som bunkers) beløber sig til 18 451 120 tons og er saaledes med et rundt tal 855 000 tons lavere end de tilsvarende cifre for aaret 1899 (19 306 562). Til udenlandske havne exporteredes der i aaret 1900 13 461 027 tons kul (bunkers her ikke medregnet) mod 13 938 692 tons i 1899. Foranledningen til denne nedgang turde dels være at søge i den streik, som i august maaned for en tid af nær 14 dage paagik blandt personalet ved Taff Vale-jernbanen, dels i den formindskede maalestock, hvori kulproduktionen, bl. a. som en følge af mangel paa tilgængelige arbejdskraft, dreves ved distriktets gruber i løbet af aarets 9 første maaneder.

Gjennemsnitsprisen for aaret ansættes til 26 sh. 6 d pr. ton for „best“ samt 21 sh. —24 sh. for sekunda kulsorter. Prisen paa bedste sort Cardiffkul, som ved aarets begyndelse stod usedvanlig høit, nemlig ca. 25 sh. pr. ton, dalede noget udover vaaren, men viste fra juli af atter en stigende tendens. I august gik priserne paa grund af streiken ved Taff Vale-jernbanen hastig i veiret, og bedste sort kul solgtes let til 29 sh. à 30 sh. pr. ton, medens man i mange tilfælde erholdt endog op til 40 sh. for „best“ og 34 sh. à 35 sh. for „seconds“. Efter streikens afslutning den 1ste september faldt priserne atter, saa at gjennemsnitsprisen paa „best steam coals“ for septembers vedkommende stillede sig i 27 sh. à 28 sh. og for oktobers i 25 sh. à 26 sh. I løbet af november—december gik priserne yderligere ned, saa at gjennemsnitsprisen for december maaned var ca. 19 sh. 6 d eller omkring 5 sh. lavere end ved aarets begyndelse.

I betragtning af dette betydelige prisfald antog de fleste købere, at man snart burde kunne vente at faa kul til mere normale priser. Til trods herfor viste grubeierne ved aarets slutning liden eller ingen tilbøjelighed til at kontrahere „ahead“ til lavere priser, og da konsumenterne fandt det mindre resikabelt at købe efter behov, afsluttedes der forholdsvis faa kontrakter grubeiere og købmænd imellem.

Hvad smaakul angaar, stillede aarets priser sig endnu mere fænomenalt høie og fluktuerede mellem 14 sh.—19 sh. for bedste og 12 sh.—16 sh. for sekunda sorter.

For bedste Monmouthshire store „steam“-kul angives gjennemsnitsprisen i aarets løb til 21 sh. og for sekunda sorter 18 à 19 sh. samt for gode „through and through“ Cardiff bunkerul 16 sh.

En væsentlig grund til de høie kulpriser, som aaret fremviste, maa søges i den omstændighed, at det engelske admiralitet som en følge af krigen i Sydafrika og urolighederne i Kina placerede saa store ordres i Cardiffmarkedet.

Om samme thema skriver vicekonsulen i Newcastle on Tyne som følger:

Prisen paa steamkul, der ved aarets begyndelse stod i 18 sh. pr. ton, noteredes ved dets slutning 14 sh. pr. ton. Den høieste noterede pris var 24 sh. pr. ton. Forøvrigt er det henrundne aar blevet mærkeligt i den engelske kulindustri historie ved den konkurrence, som for første gang lod sig føle fra Amerika. De første kjendtegn indtraf i foraaaret, da krigsbehovet i Afrika drev priserne op til en højde, som de ikke havde naaet i de sidste 25 aar. Det viste sig snart, at amerikanerne var med for alvor, og at de var beredte til at kontrahere hvilket som helst kvantum. Ladning paa ladning fandt indpas paa markeder, hvor engelskmænd tidligere havde været ene om budet. Det er sagt, at yderligere anstrengelser vil blive gjorte fra amerikanernes side for at beholde det fodfæste, som er opnaaet. Blandt saadanne nævnes konstruktion af særskilt byggede „colliers“, i hvilke skibning til Europa agtes foretaget. Med normale kulpriser i England er der ingen sandsynlighed for med held at iverksætte noget saadant foretagende; men paa den anden side maa det ogsaa tages i betragtning, at udvinding af kul gjøres langt billigere i Amerika end i England, og at amerikanernes foretagsomhed paa et felt, hvor de sidder inde med flere fortrin, ikke er at spøge med. En ting er sikker, at amerikansk konkurrence er en faktor, som ikke kan lades ude af betragtning i fremtiden.“

For sidstforløbne aars vedkommende foreligger der endnu ikke nogen oversigt over handelsomsætningen i sin helhed mellem vore lande og det Forenede Kongerige. I løbet af de nærmest foregaaende 5 aar ansættes værdien af denne omsætning til følgende beløb:

	1899.	1898.	1897.	1896.	1895.
	£.	£.	£.	£.	£.
Indførsel fra					
Norge til					
Storbritannien	5 305 393	4 986 500	4 995 461	4 312 106	3 831 727
Udførsel til					
Norge fra					
Storbritannien					
(transitgods ikke					
medregnet)	3 208 656	2 440 729	2 250 734	1 988 554	1 896 216
Tilsammen	8 514 049	7 427 229	7 246 195	6 300 660	5 727 943
Indførsel fra					
Sverige til					
Storbritannien	10 048 739	9 736 931	9 839 146	9 524 137	8 784 256
Udførsel til					
Sverige fra					
Storbritannien					
(transitgods ikke					
medregnet)	4 796 316	3 998 470	3 565 422	3 206 033	3 021 811
Tilsammen	£ 14 845 055	13 735 401	13 404 568	12 730 170	11 806 067

Efter hvad disse tal lægger for dagen, har begge vore landes forbindelser med det britiske marked i løbet af vedkommende periode været gjenstand for en aarlig stigning med undtagelse af, at saavel Norges som Sveriges indførsel til det Forenede Kongerige viste nogen nedgang for aaret 1898 i sammenligning med det nærmest foregaaende aar.

Med hensyn til sjøfarten paa Storbritanniens havne i løbet af aaret 1900, sammenlignet med de to sidst forudgaaende aar, meddeler den officielle engelske statistik følgende oversigt, omfattende med last indklarede fartøier:

		1900.	1899.	1898.
Britiske fartøier	tons	24 435 302	25 453 275	25 171 847
Norske —	”	2 842 020	2 807 512	2 624 125
Svenske —	”	1 332 013	1 183 664	1 033 993
Russiske —	”	482 340	375 294	341 049
Danske —	”	818 067	793 630	699 584
Tyske —	”	1 468 009	1 259 440	1 273 885
Hollandske —	”	1 269 018	1 223 712	1 117 161
Belgiske —	”	627 586	538 389	494 622
Franske —	”	777 132	745 003	614 553
Spanske —	”	1 112 350	914 694	630 447
Portugisiske fartøier	”	27 628	23 343	35 504
Italienske —	”	347 091	287 436	135 450
Østerrigsk-ungarske fartøier	”	95 761	87 208	65 587
Græske —	”	50 329	55 462	33 581
Amerikanske —	”	282 152	282 079	150 168
Andre landes —	”	228 712	195 735	94 248
Tilsammen tons		36 195 510	36 225 876	34 515 804

Som det fremgaar af denne opgave, indtager, efter det britiske, det norske flag den første plads, hvad sjøfarten paa det Forenede Kongerige angaar. Derefter følger det tyske og det svenske, hvilket sidste saaledes blandt de fremmede nationers kommer som no. 3 i rækken. Det vil videre sees, at saavel den norske som den svenske skibsfart i løbet af de tre omhandlede aar har været i stadig fremgang, endskjønt det britiske flag selv i aaret 1900 har tabt noget terræn. I henseende til den fart, hvori vore fartøier mest har været anbragte, kan det bemærkes, at den langt overveiende del baade af norske og svenske skibe blev indklarede fra havne i hjemlandet. Saaledes kom norske fartøier med en salet drægtighed af 1 128 584 tons fra Norge og svenske fartøier med en totaldrægtighed af 1 001 630 tons fra Sverige. Dernæst kommer for norske skibes vedkommende indklareringer fra svenske havne med 306 542 tons, fra amerikanske havne med 264 345 tons, fra spanske havne med 251 943 tons og fra russiske havne ved Østersjøen og det Hvide Hav med 235 788 tons, medens svenske skibe kunde opvise indklareringer fra rus-

sisk Østersjøen og det Hvide Hav med 143 884 tons, fra Spanien med 41 518, fra Frankrige med 29 610 og fra Amerika med 17 260 tons.

Med hensyn til fragtmarkedet for det forløbne aar foreligger der følgende almindelige oversigt:

Den opgang i fragtsatserne, som allerede merkedes i aaret 1897, og som siden den tid i det hele har vedvaret, naaede under sidstforløbne aar sit høidepunkt. Paa næsten alle trader var konjunkturerne for skibsfarten saa gunstige, at de sjelden turde havt sit sidestykke, og over rederivirksomheden samt de industrigrene, som staar i forbindelse dermed, hvilede der et paafaldende livligt præg. En omstændighed, som fornemmelig bidrog til at gjøre stillingen fordelagtig, var, at de høie fragter, som noteredes, ikke straks medførte stigning i prisen paa stenkul og andre skibsfor nødenheder, hvorfor rederiernes gevinst under en større del af farttiden maa have været betydelig. Der herskede en uafsluttelig efterspørgsel efter tonnage, saa at endog fartøier af ældre konstruktion og mindre fuldkommen beskaffenhed kunde anbringes i lønnende fart. Maanedsbefragtning paa særdeles fordelagtige vilkaar sluttedes paa de fleste lande og til og med for flere aar i rad, hvilket tidligere hørte til undtagelserne. Henimod slutningen af aaret indtraadte der dog ogsaa her en vis reaktion i forbindelse med den aftagende virksomhed paa andre omraader, og antagelig vil neppe den gunstige periode nu faa en synderlig forlænget tilværelse.

Den væsentligste aarsag til den omhandlede fragtstigning i aarets løb menes at have været krigene i Sydafrika og Kina med de derved foranledigede kolossale transporter af tropper og udrustningsartikler. Desuden maa der imidlertid i ikke ringe grad have været medvirket hertil af den industrielle udvikling og øgede virksomhed overhovedet, der har fundet sted i de forskellige verdensdele, idet selvfølgelig paa denne maade en tiltagende forbrugsevne har været fremkaldt hos befolkningen rundt omkring i landene.

I henseende til fragtmarkedets stilling i aarets løb hidsættes efter et fagblad følgende oversigt:

Ostindien og Kina med det Stille Hav. Farten aabnedes her med faste noteringer, som gradvis forbedredes indtil marts—april, da man begyndte at iagttage tegn til en faldende tendens. I løbet af de nærmest følgende maaneder blev denne tilbøjelighed mere fremtrædende, og skibningen aftog. I juli og august indtraadte der imidlertid et omslag, for en del foraarsaget ved, at et antal større dampskibe flyttedes bort fra Sueztraden og istedet anbragtes i amerikansk og anden maanedsbefragtning af lønnende beskaffenhed. Stillingen holdt sig saaledes til november, da tilgangen paa tonnage blev rigere, og fragterne derigjennem trykkedes noget ned. I korn- og saltpeterskibningen fra Amerika var der gode affærer at gjøre, fornemmelig for seilskibe, medens udtransporten fra Australien var mindre livlig paa grund af den ved overspekulation fremkaldte krise paa det europæiske kontinent, hvorved der ligeledes øvedes en skadelig indvirkning paa dampskibsfragterne i samme fart.

Ogsaa de nordamerikanske fragter steg lidt efter lidt til marts, da de faldt noget for atter at gaa op fra mai til september med yderst gunstige noteringer. Derefter sank fragtsatserne igjen som en følge af de vanskelige-

heder, der beredtes afskibere af bomuld gennem europæisk spekulation paa markedet for denne artikel. Ogsaa i tømmereskibningen med seilfartøier indtraadte der en nedgang, idet man paa flere steder foretrak at anvende hertil dampskibe, befragtede for tid. Man drev forøvrigt endogsaa paa med kulskibning fra Amerika til Europa, men her veiede de høje fragter tungt imod, ihvorvel kulpriserne i Storbritannien var drevne saa overordentlig høit i veiret. Muligens vil man gjenoptage disse konkurrenceforsøg, naar fragterne stiller sig lavere.

La Platafloden. Paa dette farvand var fragterne i gennemsnit lavere end i aaret 1899, tiltrods for at der i andre trader lagdes saa sterkt beslag paa tonnage. Dette forhold turde væsentlig bero paa to omstændigheder, nemlig paa den ene side det store antal dampskibe, som holdes gaaende i regelmæssig linje i denne fart, og paa den anden side den i april paa grund af importforbud fra den britiske regjerings side afbrudte kreaturexport fra Argentina og Uruguay til England, hvorved selvfølgelig adskillig tonnage blev ledig. Før dette tidspunkt havde fragterne ogsaa været fordelagtige; men fra nu af befandt noteringerne sig i stadigt nedadgaaende lige til august, da det laveste punkt naaedes. I september og oktober steg fragterne igjen noget, men faldt saa atter mod slutningen af aaret. Paa nærværende trakter synes fordyringen af stenkul at have voldt større ulemper end andetsteds.

Det Sorte og Azovske Hav samt Donau. Skibningstidens begyndelse var her lidet lovende; men markedet forbedredes snart, og ved tidspunktet for isens bortgang var fragterne allerede høiere end nogensinde under foregaaende aars løb. Med et kortere mellemrum, hvori nedgang fandt sted, vedblev noteringerne at stige lige til november, da et temmelig afgjort omslag indtraadte og afsluttede aaret med fragsatser, som, uagtet faldende, dog holdt sig paa et høiere niveau, end hvad tilfældet havde været i 1899.

Middelhavsfragterne beroede for en væsentlig del paa noteringerne i Sorte-havstraden. Markedet var dog her i det hele tilfredsstillende, især hvad angaar maltransporten, i hvilken et tilstrækkeligt antal fartøier ikke kunde opdrives. Mangel paa tonnage gjorde sig forøvrigt ogsaa gjældende i skibningen af korn og stykgods.

Østersøen. Her synes fragterne hele aaret igjennem at have stillet sig fordelagtigere end paa de sidste 10 aar. Man har som en af aarsagerne hertil opgivet, at middelsstore dampskibe, hvilke i særlig grad er hensigtsmæssige i dette farvand, i senere tider bygges i mindre antal end før. Da der paa denne maade ikke var tilstrækkelig tilgang paa fartøier, og behovet for trælast var i sterkt opadgaaende, blev pludselig efterspørgselen efter tonnage yderst livlig, hvorved saavel maanedsfrafter som almindelige fragtnoteringer drevs betydelig op.

Med hensyn til markedet for udgaaende fragter var stillingen ved aarets begyndelse noget fordelagtigere end i december maaned foregaaende aar. Tiltrods for nogen tilbøielighed til nedgang paa visse farvande, særlig hvad Kap, La Plata og det Stille Hav betræffer, hævede noteringerne sig i det hele taget dog til et stykke udi marts maaned, da man endog kunde spore en stigende tendens i de nysnævnte mindre begunstigede trader, i særdeleshed for La Plataflodens vedkommende. Henimod slutningen af mai og i begyndelsen af juni hvilede der atter en flauere stemning over alle markeder med undtagelse af

Middelhavet, hvor alt forblev uforandret. Fragterne paa La Platastaterne gik imidlertid atter op, endskjønt krigen samt forskellige arbejdsnedlæggelser rundt omkring i landet havde en skadelig indvirkning paa forholdene og voldte adskillig uro. I september fik derefter det hele marked et brilliant opsving, hvorunder Kap-, La Plata- og Suezfrakterne naaede en omtrent uhørt høide. Efter visse forudgaaende tegn paa usikkerhed indtraadte der i november et omslag, som i første række rammede La Plata- og Middelhavsnoteringerne. Paa den anden side holdt Kapfrakterne sig for en overveiende del gunstige, og for Singapores vedkommende kunde man endog iagttage nogen forbedring i situationen. Ved aarets slutning herskede der en trykket stilling paa markedet, omendskjønt noteringerne dog i det hele taget ikke var synderlig ufordelagtigere end ved det tilsvarende tidspunkt i foregaaende aar.

Maanedsbefragtningen fik i løbet af sidstforløbne aar et overraskende omfang og omfattede ogsaa fartøier af større drægtighed, fornemmelig hvad farten paa Østersjøen, Amerika og Kanada angaar. Fragtsatserne kulminerede her i juli, hvorefter forholdene artede sig mindre gunstige, saa at tilslut alene fartøier af høi klasse kunde faaes placerede i saadan fragtfart.

Angaaende det lovgivningsarbejde, som i det forløbne aar har paagaadt her i landet med det formaal at fremme skibsfartens interesser, turde der i sin almindelighed kunne siges, at det har været rigere paa forslag end paa virkelige resultater. I virkeligheden er det blot en eneste mere fremtrædende lov, som herunder er kommet istand, vedrørende begrænsning af ansvar for skade, opstaaet under fartøiers manøvrering. Det er i denne henseende at gjøre opmærksom paa, at der allerede i henhold til ældre bestemmelser var indrømmet indskrænkning i ansvar, som kan gjøres gjældende i anledning af skade, opstaaet gennem kollision mellem fartøier, idet den skadevoldende part ikke kunde forpligtes til at udrede høiere erstatning herfor end £ 5 pr. ton af fartøiets drægtighed, saasandt ikke skade var tilføiet nogen person, i hvilket tilfælde beløbet paa lignende vis kunde gaa op til £ 15. Derimod var ansvaret tidligere ubegrænset, hvor et fartøj havde voldt skade paa gjenstand iland, som f. eks. skibsdok eller verft, ligesom ogsaa i det omvendte tilfælde, hvor der ved en dok- eller verftseiers handlemaade var foraarsaget skade paa fartøj. I kraft af den nye lov, som udkom den 6te august 1900, blev omhandlede begrænsning udvidet til ogsaa at omfatte skadetilfælde af de to sidstnævnte slags, hvorefter, som det synes, en mere tilfredsstillende løsning nu vil kunne opnaaes af tvistespørgsmaal af nærværende art. Det kan tilføies, at hvad dok- og verftseiere angaar, er deres ansvar i herhenhørende tilfælde begrænset til henholdsvis £ 8 eller £ 15 pr. ton af det største fartøj, som i løbet af de sidste 5 aar har besøgt det omraade, hvorover vedkommende raader, eller hvor han udøver sin virksomhed. I lovpropositionen var det tillige foreslaaet, at en britisk reder, hvis fartøj havde skadet et andet af udenlandsk nationalitet, skulde være forbeholdt ret til at frigjøre sig for det heraf følgende ansvar ved at relinkvere fartøj og fragt — alt under forudsætning af, at lignende bestemmelser var indtagne i det lands lov, hvis flag det fremmede fartøj førte. Dette forslag vandt dog ikke bifald nærmest af den grund, at internationale forviklinger kunde befrygtes at ville reise sig deraf.

Det fortjener her at fremholdes, at der ifølge engelsk retsopfatning ved drægtighed i denne forbindelse ikke forståes den samme ting, naar det gjælder et fremmed fartøj, som naar spørgsmaalet dreier sig om et fartøj af indenlandsk.

nationalitet. For dette sidstes vedkommende indrømmer man nemlig afdrag for de til brug for besætningen bestemte rum, saafremt disse er indrettede i overensstemmelse med gjældende forskrifter, hvorimod en tilsvarende fordel ikke antages at burde komme det udenlandske fartøj til gode. Denne eiendommelige forskjel fastloges ifjor gjennem et domsudfald i en kollisionssag mellem et britisk og et dansk fartøj, ved hvilken anledning retten fandt, at ved beregningen af det sidstnævnte fartøjs drægtighed dettes maalebrev ikke kunde tages i betragtning, forsaavidt angik det deri angivne afdrag for mandskabsrum, ihvorvel det samme maalebrev i henhold til afsluttet international overenskomst skulde lægges til grund ved udregningen af skibsafgifter i engelsk havn. En udenlandsk skibseier er saaledes her i landet udsat for ved kollisionstilfælde at blive idømt et højere erstatningsbeløb, end hvad der under fuldkommen tilsvarende omstændigheder kan paalægges en britisk reder at erlægge.

Blandt sjøfartsspørgsmaal, som i forløbne aar har været under behandling i det britiske parlament, kan ogsaa nævnes motionen af forslag, sigtende til anbringelse af et merke paa skibssiden, hvilket skulde angive kvantiteten af den last eller ballast, fartøjet mindst maatte have inde for at ansees som sjødygtigt. Et saadant minimumsmerke blev dog ikke fundet paakrævet, da nødvendigheden herfor ikke kunde siges at være fastslaaet i praksis. Hvad særlig ballast betræffer, synes man ogsaa i almindelighed at være paa det rene med, at de ulykker, for hvilke fartøjer har været udsatte som følge af mangler i denne henseende, snarere skyldes den mindre tilfredsstillende maade, hvorpaa ballasten har været stuvet eller beskyttet mod forskydning, end ballastens utilstrækkelige mængde.

Ifølge meddelelse fra en herværende skibsmægler skal det gennem domme, afsagte i aarets løb inden Londons retsdistrikt, være blevet fastsat, at skibsankere under navigering i Themsen ikke maa føres hængende fra bougen paa anden maade end med ankerkjettinger i høide med vandspeilet (awash), hvorhos i mørke hvidt lys i overensstemmelse med de internationale sjøfartsregler maa være synligt fra agterskibet. Det opgives endvidere at være bestemt, at aske ikke maa kastes overbord i floden, samt at ved losning lastens vægt eller stykketal skal konstateres af behørige folk fra land, idet veining eller regning fra skibsbesætningens side ikke betragtes som fuldt ud tilfredsstillende.

Opmerksomheden er ogsaa blevet henledet paa, at endel herværende befragtere har ivret for indtagelsen i certepartier af bestemmelse gaaende ud paa, at vedkommende doks losningsattest skal have beviskraft mod fartøjet. En klausul af denne art antages imidlertid at ville virke til skade for skibet, idet dette jo herved paa forhaand vil have fraskrevet sig adgangen til at fremlægge bevis angaaende den kvantitet last, som medførtes ombord, og istedet derfor udelukkende være afhængig af de af dokbetjeningen udfærdigede losningsopgaver, hvilke forøvrigt som regel først vil blive tilgjængelige, længe efterat lasten er bragt udenfor fartøjets kontrol.

Efter hvad der forekommer at være den almindelige opfatning, skal skibsfarten paa London være besværet af ikke faa ulemper. Som saadanne anføres: utilstrækkelig plads og dybde saavel i floden som i havnebassinerne, ufuldstændigt kaisystem, mangelfuldt havnemateriel, indviklet og lidet tidsmæssigt forvaltningsvæsen, utilfredsstillende ordning af varebefordringen og den øvrige forbindelse mellem havnens forskellige dele, overdrevne afgifter etc. etc. I an-

ledning heraf er der blevet nedsat en komite, som har erholdt til opgave at fremlægge forslag om forbedringer, egnede til at stille London i høide med de vigtigste kontinentalhavne som Antwerpen og Hamburg.

Hvad specielt vor skibsfart angaar, har denne havt at udstaa adskillige ubehageligheder som følge af de antydende mangelfulde forhold. Saaledes nødsagedes for længere tid fartøier, ankommende med trælast, paa grund af havnebassinernes overfyldte stand at ligge forankrede i floden, indtil anledning frembød sig til at gaa igang med losningen, hvilken desuden i mange tilfælder blev alvorlig forsinket ved arbejdsnedlæggelser blandt havnens transportmandskab (the lightermen). Disse kan nemlig i kraft af et fra ældre tider nedarvet privilegium, hvoraf vedkommende laug er i besiddelse, ikke erstattes med arbejdere fra andet hold. Da imidlertid, som bemærket, den almindelige opmærksomhed nu er blevet rettet paa disse vanskeligheder, er det at haabe, at man omsider vil finde de rette midler til at bøde paa ulemperne.

Med hensyn til Storbritanniens skibsbygningsvirksomhed i aaret 1900 opgives antallet af de fartøier, som under aarets løb sattes paa sjøen fra værfter rundt omkring i landet, at beløbe sig til 692 med en samlet drægtighed af 1 442 471 tons. Heraf var 664 dampskibe med tilsammen 1 432 600 tons og 28 seilskibe med i det hele 9 871 tons. Til sammenligning kan anføres, at der i aaret 1899 byggedes 726 fartøier med en totaldrægtighed af 1 416 791 tons, hvorefter saaledes antallet af fartøier for sidstforløbene aars vedkommende vil findes at være mindre end i 1899, medens tonnagen udviser stigning.

De fremmede nationer, for hvis regning skibsbygning fandt sted, var væsentlig Tyskland, Østerrige-Ungarn og Sydamerika. Efter bestillinger fra Norge byggedes der i aaret 1900 fem dampskibe af 8 589 tons drægtighed mod aaret i forveien 15 fartøier med en samlet drægtighed af 28 419 tons. Til svenske rederier leveredes der i 1900 ikke noget fartøj, medens der i 1899 for svensk regning færdigbyggedes 6 fartøier, hvis tonnage tilsammen beløb sig til 9 346 tons.

Til supplerung af de i det foregaaende meddelte oplysninger vedrørende udfaldet af havfiskeribedriften i det Forenede Kongerige i 1900 kan det være tjenligt at hidsætte følgende bemærkninger, hentede fra den nu udkomne officielle fiskeristatistik:

Under aarets løb ilandbragtes der fra fangstpladserne ialt 14 573 000 cwts. fisk til en værdi af £ 9 215 000. Samtidig udlossedes der hummer etc. (shell-fish) til en værdi af £ 463 000, saa at fangstens samlede værdi gik op til £ 9 678 000. Det er værdt at lægge merke til, at resultatet af landets havfiske for sidste tiaars vedkommende udviser tilvekst, saavel hvad mængde som specielt hvad værdi angaar. Saaledes ansættes gennemsnitsudbyttet for 1891—1893 i værdi til £ 7 063 000 pr. aar (shell-fish medrognat) og i kvantitet til 12 706 000 cwts. (shell-fish ikke indbefattet), medens i nævnte tiaarsperiodes sidste del, 1898—1900, den tilsvarende aarlige fangstværdi i gennemsnit beløb sig til £ 9 205 000 og fangstmængden til 15 123 000 cwts., hvilket er ensbetydende med en forøgelse til fordel for de sidste aar af 19 pct. i kvantitet og 30 pct. i værdi.

Med hensyn til de forskellige fiskesorter, som er gjenstand for fangst fra England og Wales, oplyses der, at kolje og sild udgjør den største anpart

deraf eller tilsammen 57 pct., endskjønt paa den anden side disse fiskearter paa grund af deres relative prisbillighed ikke svarer til mere end halvdelen af fangsten, forsaavidt værdien betræffer. Den dyreste fisk er tunge og pigvar, hvorefter følger rødspætte, torsk og makrel. Det opgives tillige, at fangstværdien i aaret 1900 er steget af kolje og isærdeleshed af sild, hvoraf tilførselen baade i mængde og pris var den rigeste siden aaret 1885, da fiskeristatistiken udkom for første gang. Som helhed betragtet viser udbyttet af Englands og Wales's fiskeribedrift nogen nedgang i kvantitet under afvigte aars løb, medens værdien til gengæld er steget i ganske betydelig grad. For Irlands vedkommende kunde man derimod iagttage formindskelse, saavel hvad fangstens omfang som værdi angik.

Angaaende fiskerinæringen i Grimsby meddeler derværende vicekonsulat som følger:

„Fiskeri er fremdeles den vigtigste næringsvei i Grimsby, omendskjønt aaret har været kritisk for købmænd og fiskekompanier, hvilke sidste har havt at møde uhørte omkostninger som følge af prisstigningen paa kul samt mangelen paa disciplinerede arbejdskræfter. Byggematerialier og udrustningsartikler er ligeledes blevne fordyrede, og en ny „trawler“ koster nu £ 6 500 til £ 7 000 mod i 1897 £ 5 000. Islandskfisket har imidlertid taget sig op; men fartøjerne maa gaa længere op mod kysterne for at træffe paa fisk. Fra statsmagternes side er intet foretaget til ophjælp af fiskerinæringen gennem regulering af fangstmaaden paa fiskebankerne eller beskyttelse af fiskeyngelen. Under aarets løb har Grimsbys fiskeflaade vokset med 50 nye „steamtrawlers“, alle udrustede med nyeste opfindelser og indrettede baade for „trawl“- og linefiske. Dog er der blot dannet et eneste nyt selskab i aaret med fiskeribedrift som formaal. Fem norske fiskefartøier har hidbragt torskeladninger fra Island, ligesom ogsaa en vis kvantitet fersk sild er indkommen fra Norge og Sverige gennem den regelmæssige dampskibsfart paa Hull. Syv „steamtrawlers“, som er sat under norsk flag, har i aarets løb med tilfredsstillende resultat drevet fiske mellem Morayfjorden og Grimsby. Kvantiteten af den i aaret 1900 ilandbragte fisk udgjorde 133 791 tons mod 114 292 tons i 1899, altsaa en stigning for sidstforløbne aars vedkommende af 19 499 tons.

Oversigt

over vareomsætningen mellem Norge paa den ene side og Storbritannien og Irland paa den anden side i løbet af aaret 1900 i sammenligning med aaret 1899.

Indførsel fra Norge.

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Ammunition . . .	—	—	253	31

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Levende dyr, heste	stkr. 22	20	415	516
— " ikke angivet sort	" —	—	—	306
Kanoner	" —	—	—	45
Flesh	cwts. —	157	—	326
Kjød, saltet	" —	144	—	224
Kurve	—	—	5	—
Øl	fad 523	382	2 444	1 747
Bøger	cwts. 97	112	488	552
Messingvarer	" —	19	—	97
Smør	" 26 085	30 965	131 415	153 937
Margarin	" 8 430	8 278	23 100	22 654
Kautschuk, raa	" 3	—	30	—
Gummivarer	lbs. 1 752	1 075	337	188
Ost	cwts. 38	126	95	270
Kemikalier: Kalciumkarbid	" 2 180	—	1 878	—
— : ikke angivet sort	" —	—	8 592	5 393
Porcelæn	" —	16	—	43
Taugverk	—	—	1 499	1 115
Kork	tons —	50	—	671
Byg	cwts. —	30	—	10
Hvedemel	" —	120	—	50
Bomuldsaffald	lbs. —	195 872	—	784
Bomulds garn	" 556	—	27	—
Bomuldsvarer	—	—	3 770	4 017
Knivsmedarbejder m. m.	cwts. 1	—	7	—
Droguer	" —	—	16 978	23 018
Farvestofte, valonia	tons —	40	—	510
Æg	st. hundr. 24	44	10	18
Elektriske apparater	—	—	892	—
Fisk, fersk: sild	cwts. 299 448	590 223	127 678	178 257
— " andre sorter	" 44 690	37 769	73 453	65 251
— skjælfisk: østers	" —	1 200	—	4 000
— " andre sorter	" 283	1 434	1 424	2 671
— tilberedt	" 244 482	274 696	315 744	357 427
Frugt, raa	bush. —	10	—	6
— preserveret	lbs. 279	43 046	135	526
Glas, flasker	gros 3 757	8	969	4
— anden sort	cwts. 3 235	2 474	5 783	4 646
Lim	" 2 188	—	3 116	—
Isenkramvarer	72	—	169	—
Haar	—	—	—	536
Haararbejder	—	—	—	472
Hamp	tons —	27	—	572
Huder, tørre	cwts. 2 379	2 225	6 645	5 787
— raa	" 6 609	13 625	11 690	21 476
Horn	tons 35	22	817	481
Is	" 448 653	504 627	274 025	316 882
Verktøi	—	—	156	—
Lamper og lygter	stkr. 188	—	29	—
Jutevarer	—	—	—	566

Varesorter.		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1900.	1899.	1900.	1899.
Læder, uberedt . . .	cwts.	—	27	—	125
— beredt . . .	"	29	6	231	48
Lædervarer . . .		—	—	3 874	3 353
Linnedvarer . . .		—	—	—	303
Gjødningsstoffer: ben . .	tons	—	267	—	1 331
— guano . . .	"	575	331	3 024	1 637
— kalciumfosfat . . .	"	450	—	675	—
— ikke angivet sort . .	"	—	387	—	1 156
Fyrstikker, sikkerheds-, gros æsker		232 290	281 850	10 901	13 731
— andre sorter . . .	"	99 920		4 996	
Kjød (saltet eller ferskt) af ikke angivet sort . .	cwts.	—	25	—	53
Kjød (konserveret) ikke angivet sort . . .	"	583	245	1 395	533
Kobbermalm . . .	tons	5 746	3 683	43 303	18 852
Kobber, gammelt . . .	"	160	259	5 407	9 135
— ikke bearbejdet . . .		237	5	18 728	340
Kobbervarer . . .		—	—	1 831	1 048
Jernmalm . . .	tons	6	2 298	18	1 914
Jern, ru- og pudle- . .	"	305	12	1 524	59
— stang- . . .	"	26	83	210	769
— gammelt . . .	"	694	487	2 358	1 578
Staal, ubearbejdet . . .	"	—	1	5	25
Velocipeder . . .	"	—	—	125	316
Maskiner . . .	"	—	—	7 976	4 420
Jernvarer, diverse . . .	cwts.	41 796	50 963	43 156	50 276
Blymalm . . .	tons	127	—	1 016	—
Bly . . .	"	9	—	138	—
Snøvlkis . . .	"	34 655	25 158	40 459	36 386
Tin . . .	cwts.	152	—	1 129	—
Zink . . .	tons	30	—	547	—
Malm, ikke angivet sort .	"	110	28	7 784	234
Metal, —, — ubearbejdet . . .	"	88	—	8 773	—
Metal, ikke angivet sort, bearbejdet . . .	cwts.	74	19	1 233	70
Metal, ikke angivet sort, gammelt . . .	"	243	64	3 082	1 807
Træsprit . . .		—	1 660	—	293
Melk, kondenseret . . .	cwts.	105 415	100 048	186 542	179 275
— og fløde (fersk og preserveret) . . .	"	500	831	870	1 897
Musikinstrumenter . . .		—	—	—	107
Tran . . .	fad	4 267	6 860	81 669	120 750
Spermacetolje . . .	"	—	58	—	1 624
Linfrøolje . . .	tons	3	—	41	—
Malerfarver . . .		—	—	686	1 109
Papir, utrykt . . .	cwts.	860 124	741 437	629 503	559 097
— trykt . . .	"	—	2	—	4

		Kvantitet.		Værdi i £.	
Varesorter.		1900.	1899.	1900.	1899.
Millboard	cwts.	1 996	3 735	893	1 852
Træmassepap		17 635	17 792	8 184	8 215
Lin- og bomuldsfiller	tons	111	49	983	471
Træmasse	"	286 960	248 256	1 323 105	961 563
Papirmateriale af ei angiven sort	"	297	254	2 395	1 802
Petroleum	gall.	351 670	1 980	9 464	50
Oljetryk og malerier	stkr.	—	17	—	56
Bcg	cwts.	7 736	—	2 251	—
Grafit	tons	117	20	454	365
Fjærkræ og vildt . .	—	—	—	4 636	5 328
Linfrøkager	"	—	170	—	1 090
Videnskabelige instru- menter	—	—	—	190	—
Sølvmaim	—	—	—	—	60
Skind, gjed-, uberedt	stkr.	10 226	12 930	2 006	2 114
— faar, "	"	—	2 490	—	147
— ikke angivet sort, beredt og ube- redt	"	293	—	351	—
Pelsverk, sælskind . .	"	72 649	96 206	16 088	19 625
— ikke angivet . . .	"	1 406	381	1 698	1 658
Skindvarer	—	—	—	476	—
Sprit: brændevin „proof“	gall.	6 363	—	811	—
— ikke angivet sort, usukret	"	446	6 926	154	361
— sukret	"	41	109	36	54
Sten	tons	99 599	96 222	164 979	158 674
Talg	cwts.	211	796	245	1 194
Tjære	"	1 318	31	321	28
Tobak, cigarer	lbs.	—	70	—	37
Hvalfisken	cwts.	705	1 426	2 416	3 573
Poteter	"	762	—	184	—
Vin	gallons	1 643	543	385	154
Trælast, hugget, furu og gran	loads	344 156	318 678	542 577	457 702
Trælast, eg	"	136	154	413	655
— ikke ang. sort . . .	"	3 163	1 888	6 842	2 887
— saget, furu og gran	"	484 633	507 699	1 359 383	1 333 238
— ikke ang. sort . . .	"	7 786	9 139	24 946	28 502
— stav	"	26 573	23 904	73 640	63 517
— møbler	tons	—	70	—	550
— bygningsmate- rialier og an- dre tilvirkede varer	—	—	—	17 139	6 658
Uld, faare-	lbs.	57 360	19 780	2 348	651
Uldfiller	tons	263	372	5 341	7 641

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Uldvarer, ikke ang. sort	—	—	325	267
Diverse varer, ubearbejdede	—	—	14 158	16 255
Diverse varer, bearbejdede	—	—	3 290	17 852
Diverse varer, sendte med pakkepost	stkr. 5 025	—	9 290	—
Tilsammen	—	—	£ 5 749 673	£ 5 294 583

Udførsel af britiske varer til Norge.

Varesorter.		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1900.	1899.	1900.	1899.
Alkalier	cwts.	27 000	32 000	7 653	6 818
Levende dyr, heste	stkr.	1	96	100	4 642
— okser,					
— kjør etc.	"	—	2	—	20
— svin	"	—	34	—	333
— ikke ang. sort	"	70	17	85	171
Klædningsstykker		—	—	18 484	17 665
Krigsmateriel		—	—	66 105	33 854
Tomsække	dusin	10 700	14 900	2 644	3 170
Øl	fad	143	174	434	551
Brød og kjeks	cwts.	5 221	5 170	10 667	11 454
Blanksværte etc.	"	1 981	—	1 907	—
Blegningsstoffer	"	28 700	26 700	8 435	6 811
Pølsetarmer etc.		—	—	66	—
Bøger	cwts.	484	269	2 738	2 241
Messingvarer	"	1 035	1 220	5 122	5 797
Teglsten	1 000 stkr.	947	740	3 246	1 958
Børster	dusin	82	—	44	—
Smør	cwts.	2	2	15	10
Lys	lbs.	6 300	5 100	174	102
Gummivarer		—	—	15 916	19 156
Jernbanevogne og dele deraf		—	—	454	1 405
Vogne, andre sorter		—	—	1 000	1 874
Velocipeder og dele deraf		—	—	1 377	3 466
Cement	tons	1 227	1 357	2 815	2 896
Ost	cwts.	60	54	251	204
Kemikalier		—	—	32 290	33 025

		Kvantitet.		Værdi i £.	
Varesorter.		1900.	1899.	1900.	1899.
Cikorie etc. . . .	lbs.	112	—	4	—
Lere	tons	6 891	6 605	6 008	5 747
Uhre	—	—	—	49	121
Tøjlapper	"	6	—	20	—
Stenkul, cokes o. l.	"	1 436 958	1 445 008	1 102 444	740 157
Produkter af stenkul	—	—	—	18 158	15 575
Cacao og chokolade	lbs.	3 600	4 700	172	208
Syltetøj, konserveret					
frugt etc. . . .	"	116 200	—	2 271	—
Kobber	cwts.	16 398	11 421	70 755	47 485
Kobbervitriol . . .	tons	19	9	398	187
Taugverk	cwts.	5 016	6 068	12 374	13 143
Korn og mel . . .	—	—	—	17 211	8 860
Bomuldstraad . . .	lbs.	2 223 600	2 181 700	80 880	60 842
Bomuldsvarer, alen-					
gods	yards	14 641 300	15 719 900	194 509	194 979
Bomuldsvarer, andre					
sorter	—	—	—	51 906	55 029
Smeltedigler, grafit	cwts.	303	—	546	—
Knivsmedarbeider .	—	—	—	2 334	4 201
Tandlægerekvisita					
(instrumenter ikke					
medregnede) . . .	—	—	—	1 355	—
Farvestoffe	—	—	—	1 386	1 946
Porcelæn o. l. . . .	—	—	—	12 140	14 242
Elektriske belysnings-					
apparater	—	—	—	524	543
Maskinpakning . . .	cwts.	354	—	1 006	—
Fisk	—	—	—	14 662	17 627
Fiskeredskaber . . .	—	—	—	6 357	—
Møbler	—	—	—	4 645	2 375
Glasvarer	—	—	—	6 355	4 938
Lim	cwts.	26 874	—	3 484	—
Talg og fedt	"	2 510	1 704	3 636	2 093
Galanterivarer . . .	—	—	—	21 739	18 636
Isenkramvarer . . .	cwts.	3 638	3 942	22 770	24 374
Hatte	dusin	4 639	8 930	5 285	8 199
Andre hattemager-					
artikler	—	—	—	30	—
Huder, raa	cwts.	—	36	—	137
Guldsmedarbeider .	—	—	—	52	—
Redskaber, agerbrugs-	—	—	—	2 393	2 356
— ikke ang. sort	—	—	—	13 764	18 606
Videnskabelige instru-					
menter	—	—	—	1 955	2 124
Jernmalm	tons	5	4	19	15
Jern og staal	"	60 365	70 568	535 846	516 929
Jutegarn	lbs.	262 600	285 000	3 510	2 914
Jutevarer, alengods	yards	4 543 800	5 425 700	21 617	32 454

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Jutevarer, andre sorter	—	—	1 006	150
Bly tons	591	590	10 990	9 284
Læder	—	—	9 735	14 413
Lingarn lbs.	144 700	147 200	4 451	4 569
Linnedvarer, alen- gods yards	694 600	774 100	26 535	28 487
Linnedvarer, andre sorter	—	—	6 724	8 927
Maskiner, damp- andre sorter	—	—	29 725	26 560
Gjødningstøffe . . . tons	7 687	13 668	112 899	138 498
Fyrstikker gros æsker	200	—	13 191	23 227
Matter	—	—	28	—
Kjød cwts.	5 923	124	502	—
Apothekervarer . . .	—	—	3 104	363
Metaller, ikke ang. sort	—	—	3 877	2 519
Musikinstrumenter . .	—	—	1 641	3 482
Olje, vegetabilsk . . . tons	1 079	864	127	174
— andre sorter . . .	—	—	32 331	16 607
Voksduge . . . square yards	259 200	283 300	7 093	6 107
Linfrøkager etc. . . . tons	17	—	15 489	15 723
Oleomargarin cwts.	199	—	273	—
Malerfarver etc. . . .	—	—	360	—
Glimmer og talk . . . cwts.	—	3	13 630	12 235
Papir ”	4 370	2 847	—	86
Parfumer	—	—	7 041	5 070
Pickles, eddike m. m.	—	—	85	91
Malerier stkr.	1	—	1 684	6 055
Sølvarbeider oz.	—	229	50	—
Pletterede og for- gyldte varer	—	—	—	80
Poteter cwts.	—	12 600	1 551	2 167
Kobberstik o. l. . . .	—	—	—	1 196
Fødemidler, ikke ang. sort	—	—	280	626
Sadelmagerarbeider . .	—	—	3 081	3 214
Salt tons	14 057	12 219	226	499
Frø cwts.	341	336	8 395	6 819
Fartøier (nybyggede med dertil hørende maskiner) . . . brutto tons	10 158	33 999	577	475
Sildegarn m. m. . . . lbs.	100	100	151 521	480 779
Silkestøffe	—	—	97	70
Skind, faare- stkr.	—	600	2 510	2 940
— ikke ang. sort . . .	—	—	—	70
Sæbe cwts.	1 863	2 300	—	25
Sprit proof gall.	85 704	70 833	2 775	3 077
Stivelse cwts.	862	—	30 526	24 851
			722	—

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Skrivematerialer (undtagen papir) . . .	—	—	1 852	2 151
Skifer stkr. 6 000	—	—	75	—
Slibestene o. l. . . . tons 996	—	1 011	3 364	2 790
Fløttede straaarbeider lbs. 13 579	—	—	989	—
Sukker cwts 64 956	—	73 108	41 717	46 108
Sirup " 52 088	—	52 072	20 982	20 464
Telegraftraad m. m. —	—	—	30 670	16 418
Tin cwts. 2 739	—	2 119	18 742	13 243
Tobak " 9 098	—	8 577	797	771
Legctøi —	—	—	34	—
Paraplyer og parasoller —	—	—	124	215
Trælast, hugget eller saget loads —	—	20	—	125
Trævarer, ikke ang. sort —	—	—	381	555
Uld lbs. 921 600	—	956 300	34 119	36 404
Uldgarn og traad . . . " 1 314 800	—	1 392 700	95 712	101 100
Alpaca " 4 800	—	5 300	469	555
Garn-af uld eller haar af ei ang. sort . . . " 19 000	—	23 500	657	583
Uldvarer, alengods . yards 840 100	—	1 042 300	58 706	72 577
— af anden sort —	—	—	23 178	17 269
Zink cwts. 261	—	—	324	—
Diverse varer, ubearbejdede —	—	—	1 222	4 551
Diverse varer, bearbejdede —	—	—	6 863	29 631
Diverse varer, sendte med pakkepost . . . stkr. 17 113	—	13 788	25 289	18 956
Tilsammen			£ 3 297 685	£ 3 208 656

Udførsel af udenlandske og koloniale varer (transitgods)
til Norge.

Varesorter.	Kvantitet.		Værdi i £.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Fleak cwts. 52 704	—	116 229	102 399	190 414
Kjød, saltet " 5 082	—	16 322	6 402	20 509
— preservevet paa anden maade . . . " 878	—	2 664	2 020	3 929
Kaffe " 7 041	—	6 795	17 660	19 106
Hvedemel " 86 264	—	83 748	35 702	35 849

Varesorter.		Kvantitet.		Værdi i £.	
		1900.	1899.	1900.	1899.
Havremel m. m. . .	cwts.	28 308	22 146	22 845	16 963
Bomuld, raa . . .	"	15 613	15 070	39 088	26 300
Appelsiner og citroner . . .	"	33 681 bush.	67 192	16 244	16 210
Hamp	tons	297	293	9 211	8 199
Huder, raa . . .	cwts.	163	371	482	1 127
Jute	tons	531	231	8 483	2 952
Svinefedt . . .	cwts.	19 959	20 898	31 123	28 328
Læder, uberedt .	"	5 102	12 517	24 921	58 987
Maskiner . . .	—	—	—	9 737	13 294
Jernvarer af ikke ang. sort . . .	"	11 795	6 141	13 487	6 981
Olivenolje . . .	fad	11	18	451	634
Linolje	tons	76	90	1 594	1 557
Oleomargarin . .	cwts.	37 339	16 721	56 641	25 190
Sukker	"	2 550	3 562	1 803	2 042
Sirup	"	73 596	37 549	22 105	11 889
Talg og stearin .	"	5 543	6 398	6 388	6 462
Tobak, raa . . .	lbs.	323 240	24 672	7 619	522
Vin	gall.	11 088	10 902	3 952	3 153
Uld	lbs.	66 600	19 600	3 463	830
Varer af ikke ang. sort	—	—	—	174 521	172 468
Tilsammen				£ 618 041	£ 673 895

Adelaide.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Andrew S. Neill, dateret 20de marts 1901.

Af norske skibe ankom i 1900 til vicekonssulstationerne fra Norge med ladning 3 dr. 2 782 tons og fra andre lande 9 dr. 10 424 tons. I ballast ankom til vicekonssulstationerne 12 dr. 10 742 tons. Til hovedstationen ankom ingen. Ialt ankomne 24 norske skibe dr. 23 948 tons.

Med ladning afgik fra vicekonssulstationerne 12 norske skibe dr. 11 398 tons og i ballast 5 dr. 5465 tons, ialt 17 dr. 16 863 tons. Fra hovedstationen afgik ingen norske skibe. Bruttofragter for ankomne skibe kr. 319 016.72, for afgaaede skibe kr. 442 958.72. Af de ankomne skibe var 1 dr. 1 848 tons dampskib.

For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 2 357 tons.

Af svenske skibe ankom til distriktet 2 dr. 1 040 tons.

Erlagte konsulatsafgifter af norske skibe ved vicekonsulatstationerne kr. 785.58, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 418.00; ved hovedstationen intet. Expeditionsafgifter, norske, ved hovedstationen intet, ved vicekonsulatstationerne kr. 50.16; svenske ved hovedstationen kr. 36.00.

Indførsel.

Ifølge toldstatistiken indførtes der i aaret 1900 følgende kvanta trælast:

Bord: 7 027 050 superficial feet til en værdi af £ 41 241 fra Norge og Sverige, medens den samlede indførsel fra alle lande, iberegnet de Forenede Stater, androg til 8 993 030 feet til en værdi af £ 57 130. Tolden paa bord er 1 sh. 6 d pr. 100 superficial feet.

Planker og battens: Fra Norge og Sverige ankom 8 234 loads à 40 kubikfod, værdi £ 27 175, medens den samlede indførsel fra alle lande, iberegnet Canada, beløb sig til 10 557½ loads til en værdi af £ 32 029. Told 2 sh. 6 d pr. load.

Spars og quartering: 1 779 loads til værdi £ 8 131 fra Norge og Sverige; samlet indførsel 42 418½ loads, værdi £ 90 145. Hovedexportlandene var:

De Forenede Stater med	23 143½ loads,	værdi £ 42 187.
Vest-Australien	9 264	23 214.

Af spars og quartering sees 12 489 loads at have været i transit, og er bestemmelsesstedet for mesteparten af dette tømmer uden tvil Broken Hill, hvor der anvendes store kvantiteter til tømring af de sølvholdige blygruber. Paa grund af nedgangen i prisen paa bly er et par miner nylig blevet lukkede, men der er dog udsigt til, at importen af minetømmer fra Puget Sound og andre steder vil tiltage. Præsidenten for det største selskab, The Broken Hill Proprietary Company Limited, som i sin tid beregnede, at prisen paa minetømmer var steget 12 pct., anførte paa selskabets 30te halvårlige møde den 27de juli 1900, at han troede, at om 12 à 18 maaneder derfra vilde prisen paa „open cut work“ have naaet den laveste grænse, hvortil det kan leveres. Ved systemet „open cut“ eller „quarry“ spares grubeierne for at tømre selv.

Priserne var fluktuerende, men stillede sig nogenlunde som følger.

Beklædnings-(„flooring“)bord 1/8" 11 sh., 7/8" 8 sh. 9 d, 3/4" 7 sh. 6 d, 1/2" 5 sh. 6 d pr. 100 fod.

„Weather“ bord 5 sh. 9 d. pr. 100 fod.

Planker, 9×3, ogsaa 8" og 7" battens 6 d pr. fod som 9"×3.

Do. 11×3, uerholdelige og ikke noteret.

Udførsel.

Den eneste post, som findes i toldopgaven for 1900 vedrørende udførsel til Norge eller Sverige, er £ 30 for flødeseparatorer sendt til Sverige, uden tvil i retur.

De vigtigste udførselsposter af sydaustralske produkter var:

	1900.	Værdi.	1899.	Værdi.
Hvede bushels	3 625 051	£ 492 394	bushels	3 114 781 £ 422 439
Mel, tons à 2 000 lbs.	53 035	„ 344 724	tons	50 071 „ 338 820
Uld, baller	99 046	„ 1 003 391		„ 1 511 693
Kobber, tons à 2 240 lbs.	4 886	„ 371 920	tons	5 495 „ 406 208

(Exporten af uld produceret i New South Wales er ikke indbefattet heri.)

Uldprisen faldt under det niveau, hvorpaa den stod i 1898, saaledes at den hele stigning i det mellemliggende aar atter gik tabt. Foruden denne nedslaaende omstændighed led faareeierne i de fjerne nordlige og nordøstlige dele af Syd-Australien atter under den skadelige tørke, som nu heldigvis viser tegn til at ophøre. I indeværende aar burde exporten af hvede og mel fra denne stat kunne naa meget store dimensioner i betragtning af dens forholdsvis faatallige befolkning, nemlig 368 900, thi man har beregnet, at den sidste høst har givet et gennemsnitsudbytte af $8\frac{15}{60}$ bushels hvede pr. tilsaaet acre. Dette forøgede udbytte skyldes en god nedbør paa græsstrækningerne (i modsætning til det saltagtige kratland i de fjerne distrikter) og delvis ogsaa brugen af kunstige gjødningsstoffer, saasom fosfat. Man har beregnet, at ved omhyggelig dyrkning forøges jordens produktionsevne ved brugen af fosfat med hele 60 pct.

Fragterne varierede betydelig i 1900. For hvede til Storbritannien eller kontinentet, til den Engelske Kanal for ordre, betales i januar 32 sh. 6 d pr. 2 240 lbs. Den høieste fragt, som betales, var 40 sh., og den laveste 30 sh., hvilken minimumsrate blev betalt for lastning i Port Adelaide. Defragtslutninger, som berettes, indbefatter sedvanlig ladning i udhavn, og størstedelen var fra 35 sh. til 37 sh. 6 d pr. ton. For ladninger af hvede og mel til sydafrikanske havne betales ned til 29 sh. og op til 40 sh. pr. ton i fragt. Enkelte skibe befragtedes med stykgods til London, hovedsagelig fra Port Adelaide, idet befragteren betalte skibet det samme beløb, som det vilde have tjent paa en fuld ladning hvede.

Enkelte hele ladninger af sølvholdig blymalm og bearbejdet erts blev indlastede i Port Pirie; et seilskib opnaaede 31 sh. 9 d, et andet 36 sh. 9 d (til en italiensk havn), og en damper 45 sh., idet omkostningerne ved en trærende i hvert enkelt tilfælde blev delt mellem befragteren og skibet.

Port Pirie er den havn, der ligger nærmest Broken Hill, og store kvantiteter

af mineralsk last saavel som af brødstoffe exporteres derfra. En hel del af mineralierne, baade i smeltet og usmeltet tilstand, tager veien til Sydney for at omlades i damp- og seilskibe der, medens et betydeligt antal dampskibe indtager en passende ballast af erts i Port Pirie, før de laster uld i forskellige australske havne for Europa. Port Piriekanalen, der har en minimumsbredde af 150 fod, er nu blevet uddybet til 15 fod ved lavvande. I aaret 1900 (medens uddybningsarbejderne foregik) varierede de i kanalen udviste høieste vandstande mellem 15' 4" og 23' 6", idet gennemsnittet af høivandstanden var 22' 10" ned til 16' 10".

Port Adelaide, statens fornemste havn, har ved laveste vandstand en dybde af 23 fod ved indløbet til kanalen. Det fyrtaarn, som nu staar ved det ydre indløb til kanalen, skal i 1901 ombyttes med et nyt anlæg paa Wongabanken, et lidet stykke søndenfor det nuværende fyr.

Ifølge de nylig offentliggjorte opgaver skal der i aaret 1900 ved de britiske forhyringskontorer være blevet af- og paamønstret 2158 britiske sjøfolk, 268 svenske (7.4 pct.) og 169 nordmænd (4.7 pct.), ialt af alle nationer 3 628. Af det samlede antal blev 1 650 af- og 1 978 paamønstrede. I samme statistik opgives 327 rømninger at have fundet sted; af de rømte mandskaber var 200 briter, 25 svenske og 22 nordmænd.

Indhold: **London** s. 385. — **Adelaide** s. 429.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 10. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Hamburg.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul A. Bødtker, dateret 28de
mai 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	247	122 419	117	100 585	364	223 004	284	137 668	27	36 106	311	173 774
Seilskibe	5	312	93	62 689	98	63 001	5	383	15	9 436	20	9 819
Sum	252	122 731	210	163 274	462	286 005	289	138 051	42	45 542	331	183 593
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	8	3 404	9	4 345	17	7 750	1	229	4	1 224	5	1 453
Seilskibe	2	94	24	21 747	26	21 841	2	100	10	8 593	12	8 693
Sum	10	3 498	33	26 093	43	29 591	3	329	14	9 817	17	10 146
Totalsum af ladede fartøier	262	126 229	243	189 367	505	315 596	292	138 380	56	55 359	348	193 739
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	33	14 978	22	19 765	55	34 743	5	2 641	102	81 155	107	83 796
Seilskibe	-	-	5	1 250	5	1 250	24	13 178	59	39 229	83	52 407
Sum	33	14 978	27	21 015	60	35 993	29	15 819	161	120 384	190	136 203
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	339	2	339	2	883	12	5 753	14	6 636
Seilskibe	-	-	3	169	3	169	2	1 383	14	11 370	16	12 753
Sum	-	-	5	508	5	508	4	2 266	26	17 123	30	19 389
Totalsum af ballastede fartøier.	33	14 978	32	21 523	65	36 501	33	18 085	187	137 507	220	155 592

Bruttofrakter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 4 328 100.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 343 500.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 6 fartøier dr. 4 371 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 313 dr. 115 278 tons,
til hovedstationen 266 dr. 103 828 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 13 469.20;
ved vicekonsulsstationerne kr. 1 525.88; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 14 232.14.
Af svenske ved hovedstationen kr. 3 110.19; ved vicekonsulsstationerne kr.
783.64; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 3 502.01. Ialt tilfaldt konsulskassen
kr. 17 734.15.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 1 795.54, i
svenske sager kr. 2 291.67, i andre sager kr. 5.00.

Den raske økonomiske udvikling, som Tyskland i de sidste aar har kunnet
glæde sig ved, har i det forløbne aar ikke gaaet fremad med den tidligere
jevne stadighed, idet der i 2den halvdel af aaret indtraadte en stilstand, del-
vis endog en tilbagegang. Det vilde imidlertid vistnok — hvad ogsaa Ham-
burgs handelskammer i sin aarsberetning gjør opmærksom paa — være ganske
urigtigt i dette faktum at se indledningen til nogen almindelig vedvarende
tilbagegangsperiode i den tyske handels og industris udvikling; den tyske for-
retningsverden betragter det blot som et sundt og naturligt udslag af de øko-
nomiske love, at der efter det nævnte store opsving, næringslivet i de sidste
6—7 aar har taget i Tyskland, maatte komme en roligere periode.

Det er desuden heller ikke saa at forstaa, at stilstanden gjorde sig gjældende
i alle forretningsgrene. Men der indtraadte — foraarsaget ved en række vold-
somme svingninger i konjunkturerne paa flere omraader — en usikkerhed, der
foruden paa de direkte rammede grene af varemarkedet ogsaa nødvendigvis
maatte øve sin virkning paa industrien og pengemarkedet.

Blandt de varer, som fortrinsvis maatte undergaa disse sterke prissving-
ninger, kan nævnes bomuld, kaffe og jern. Af allerstørst og mest vidtgribende
betydning i denne henseende var imidlertid den enorme stigning, prisen paa
kul undergik. Kulprisernes stigning skyldtes først og fremst den sydafrikanske
krig, hvortil om vaaren kom en haardnakket streik i de bøhmiske gruber.
For at hjælpe paa sin netop da meget virksomme industri forsøgte Tyskland
ligesom England at raade bod paa kulnøden ved at lade hente kul fra de
Forenede Stater, ligesom de preussiske statsbaner betydelig nedsatte fragterne
for kuls vedkommende — begge dele imidlertid uden synderligt held. Imid-
lertid har kulpriserne nu gaaet betydelig tilbage og vil vistnok reguleres ad
naturlig vei.

Foruden paa varemarkedet virkede — som allerede nævnt — den alminde-
lige usikkerhed ogsaa adskillig hemmende paa industrien. Imidlertid havde
den tyske industri paa verdensudstillingen i Paris anledning til at aflægge
glimrende prøver paa sin præstationsevne og konkurrencedygtighed, og de
nyttebringende følger heraf har man allerede tydelig kunnet spore i manges
industrigren.

Ogsaa penge- og fondsmarkedet opviste betragtelige svingninger. Paa pengemarkedet begyndte man fra vaaren at vise en større forsigtighed ligeoverfor nye foretagender og dette i forbindelse med uvisheden med hensyn til fornyelsen af de gjældende handelstraktater havde tilfølge, at antallet af større nye forretningsforetagender fra midten af aaret blev betydelig indskrænket. Hvor vel placeret denne forsigtighed var, viste sig i de sidste maaneder af aaret. I stedet for den befrygtede overanspænding af markedet og deraf følgende dyre pengetider indtraadte der henimod aarets slutning en gunstigere vending paa pengemarkedet og en større tilgang paa penge. Et sikkert tegn herpaa er den omstændighed, at den ellers ved aarets udgang sædvanlig indtrædende forhøjelse af diskontoen ifjor udeblev, idet saaledes rigsbanken beholdt sin tidligere diskonto af 5 pct.

I den række af faktorer, som har været bestemmende for fjoraarets økonomiske fysiognomi, spiller den usikre og urolige politiske situation en betydelig rolle.

Spørgsmaalet om oprettelse af tyske handelskamre i udlandet er igjen kommet paa dagsordenen, efterat der ifjor i rigsdagen blev fremsat forslag derom. Om den nærmere ordning af disse handelskamre raader der imidlertid megen uklarhed og uenighed. Der har været foreslaaet, at regjeringen skulde udsende nogle dygtige yngre kjøbmænd til udlandet for efter et af handelsdagen fastslaaet program at danne saadanne handelskamre. For at vække interesse paa vedkommende sted for den tyske sag kunde da enkelte derværende godt anbefalede tyske kjøbmænd blive optagne som medlemmer af vedkommende handelskammer, uden dog at gives nogen indflydelse paa dettes ledelse, idet de kunde formodes at være for sterkt lirket med den udenlandske befolkning. En saadan ordning af handelskamrene, hvorved man udelukkede de med forholdene paa stedet fortrolige kjøbmænd, vilde imidlertid efter andres mening være rent forkjært. Der mangler heller ikke dem inden den tyske handelsverden, der mener, at de forhaabninger, man sætter til saadanne handelskamre i det hele taget, er altfor overdrevne, og som kun har liden tro paa, at de vil kunne udrette synderligt. Vistnok vilde, siger de, en saadan sammenslutning af tyske kjøbmænd i udlandet i mange tilfælde kunne danne et ønskeligt „raad“ for de tyske konsuler og bidrage til, at rapporterne om forholdene i udlandet fik forhøjet betydning. Desuden vilde de vel være skikket til at varetage de i udlandet etablerede tyske firmaers fælles interesser. Men nogen intens handelsøkonomisk virksomhed, til eksempel at bane nye handelsforbindelser, finde nye afsætningsfelter o. s. v., vilde handelskamrene efter disses mening ikke kunne øve, da dette er noget, som netop kjøbmanden selv gjør uden at ville betjene sig af nogen formidling fra et handelskammer. Det vilde derfor være aldeles urigtigt at udstyre handelskamrene som offentlige organer. Hvad der bør blive tale om, er kun en sammenslutning af de tyske firmaer paa fremmed plads, der har fælles interesser, og initiativet til saadan sammenslutning bør alene udgaa fra de interesserede selv. Saaledes er der allerede gaaet frem i Hongkong, hvor der i december ifjor paa foranledning af de derværende tyske firmaer blev dannet en „østasiatisk forening“ til vern for de tyske firmaers interesser i Kina.

I forbindelse med handelskamre har ogsaa staaet spørgsmaalet om oprettelse af en central oplysningsindretning for at befordre de tyske udenlandske handelsinteresser. Dette oplysningsbureau, hvortil omkostningerne skulde bestrides

af det tyske rige, skulde da give oplysning om love, toldtarifer, fragter og udgifter for afsætning af de tyske varer i det hele taget i udlandet. Hamburgs handelskammer har udtalt sig imod denne tanke. Efter handelskammerets mening foreligger der ingen almen økonomisk interesse, der skulde kunne retfærdiggjøre de store økonomiske ofre fra statens side, der vilde blive nødvendige for at oprette og vedligeholde en saadan indretning. Desuden vilde det — hvis staten paa denne maade satte sit stempel paa indretningen — let faa udseende af og i vide kredse vække tro paa, at staten var ansvarlig for et saadant oplysningsbureaus virksomhed.

De bestræbelser, der fra agrarisk side har været gjort for at modarbejde handelstraktaternes fornyelse, har i den tyske handelsverden vakt megen uro og forbitrelse. Man frygter for, at hvis agrarerne faar sat sin vilje igjennem i dette, vil den blomstringsperiode, som Tysklands handel under handels-traktaternes bestaaen har kunnet glæde sig ved, være forbi. Til vern om handelens interesse dannedes i november maaned ifjor den saakaldte „handels-traktatforening“, der har sit sæde i Berlin og tæller som sine medlemmer mænd fra alle Tysklands egne og fra alle kredse af dets forretningsverden. I Hamburg med dets store handelsinteresser har denne forening og dens formaal selvsagt fundet kraftig støtte.

Man faar et ganske godt indblik i, hvilket storartet opsving Tysklands industri og handel har taget i de senere aar, ved at studere endel opgaver, som nylig er offentliggjort, over Tysklands forbrug af de to store industriens fornødenhedsartikler, kul og jern.

Tysklands-kulforbrug udgjorde i aaret 1898 128.2 mill. tons, hvilket svarer til 2352 kg. pr. hoved mod i aaret 1897 2276 kg. og i aaret 1896 2153 kg.

Af rujern blev der i aaret 1898 forarbejdet 7.4 mill. tons eller 136 kg. pr. hoved mod 134 kg. i aaret 1897 og kun 123 kg. i aaret 1896.

Samtidig er indtægterne af Tysklands jernbaner steget fra 1498 mill. mark i aaret 1895 til 1840 mill. mark i aaret 1898; og den tyske rigsbanks omsætning er i de 5 aar fra 1895 til 1899 steget fra 121 til 180 milliarder mark med en ren gevinst af 31.7 mill. mark i aaret 1899 mod 9.9 mill. mark i aaret 1895. De 40 største tyske banker, hvis samlede anlægskapital i de 3 aar 1896 til 1898 udgjorde henholdsvis 1299, 1501 og 1661 mill. mark, havde i de samme 3 aar en ren gevinst af henholdsvis 127, 154 og 175 mill. mark og har gjennemsnitlig uddelt en dividende af 8 pct. pr. aar.

Haand i haand med opsvinget i handelsrørelsen har ogsaa gaaet en be-
dring i befolkningens livsvilkaar. Betegnende i saa henseende er det stigende forbrug, navnlig af øl, sukker og kjød. Inden det tyske toldgebet er konsu-
men af øl steget fra 116 liter pr. hoved i aaret 1896 til 124 liter i
aaret 1898.

Af sukker blev der i aaret 1898 fortæret 12.4 kg. pr. hoved, mod i aaret 1890 kun 9 kg. og i aaret 1896 11.1 kg. pr. hoved. Og hvad kjød angaar, viser enkelte foreliggende opgaver, at forbruget fra 1896 til 1898 er steget med 10—15 pct.

Tysklands befolkning udgjorde efter folketællingen den 1ste december 1900 56 345 014 mod 52 279 901 i aaret 1895 og er altsaa i disse 5 aar tiltaget med over 4 mill. eller 7.78 pct.

Den tyske udvandring er fremdeles i aftagen. Af tyske undersaatter udvandrede der i:

1891	120 089 personer
1895	37 498 —
1896	33 824 —
1897	24 631 —
1898	22 221 —
1899	24 324 —
1900	22 309 —

Tysklands indførsel opgik i aaret 1900 til mk. 6 042 992 mod i aaret 1899 mk. 5 783 628.

Udførselen opgik til mk. 4 752 601 mod mk. 4 368 409 i aaret 1899.

Tysklands handel med de forskellige lande fremgaar af følgende tabel:

Ind- og udførselsværdierne af det tyske tolldistrikts specialhandel med andre lande i aaret 1900 sammenlignet med aaret 1899.

Landene, hvorfra varerne er komne, oghvorhen de er sendte:	Indførsel		Udførsel	
	1900.	1899.	1900.	1899.
	1 000 mk.			
I. Europa	3 797 202	3 735 235	3 699 580	3 474 562
hvoraf Norge	20 629	24 816	70 589	77 023
Sverige	104 859	104 177	138 314	136 149
II. Afrika	147 047	164 413	73 136	69 813
III. Asien	370 033	344 020	230 894	181 435
IV. Amerika	1 598 413	1 414 001	698 470	601 952
V. Australasien og				
Polynesien	125 351	122 947	50 048	39 991
Bestemmelse ubekjendt	4 946	3 012	473	656
Ialt	6 042 992	5 783 628	4 752 601	4 368 409
deriblandt ædle metaller (stat. nr. 302—308)	277 378	300 532	141 220	161 360
altsaa for alle øvrige artikler	5 765 614	5 483 096	4 611 381	4 207 049

Vareindførselen til Hamburgs frihavn opgik i aaret 1900 til 98 506 150 d. c. til en værdi af mk. 2 280 802 500 mod i aaret 1899 91 780 734 d. c. til en værdi af mk. 1 984 450 750.

Udførselen opgik i aaret 1900 til 45 815 734 d. c. til en værdi af mk. 1 811 032 730 mod i aaret 1899 41 547 919 d. c. til en værdi af mk. 1 606 319 119.

Skibsfarten paa Hamburg i aaret 1900 stiller sig sammenlignet med aaret 1899 saaledes:

	1899.		1900.	
	Antal.	1 000 r. t. (netto).	Antal.	1 000 r. t. (netto).
Ankomne med last	9 851	7 180	9 774	7 350
— i ballast	3 461	586	3 329	691
Ialt	13 312	7 766	13 103	8 041
Afgaaede med last	10 096	5 373	9 545	5 552
— i ballast	3 240	2 407	3 564	2 498
Ialt	13 336	7 780	13 109	8 050

I aaret 1900 kom skibene fra følgende lande:

	Seil- og dampskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	1 000 r. t. (netto.)	Antal.	1 000 r. t. (netto.)
Tyske havne og Helgoland	4 686	718	1 518	344
Nordeuropa	1 582	472	1 058	440
Storbritannien og Irland:				
(Kulskibe)	1 816	1 269	1 805	1 268
(Skibe med anden last)	2 398	1 456	2 356	1 443
Holland, Belgien	575	310	489	293
Middelshavshavne	205	225	204	224
Europa forøvrigt	330	360	326	359
Ialt Europa	11 592	4 810	7 756	4 371

De forenede Stater ved Atlanterhavet	466	1 423	432	1 389
Mexikos østkyst	64	59	24	45
Vestindien	81	92	54	80
Venezuela	6	2	—	—
Brasilien	89	173	76	169
Argentina og Uruguay	157	278	97	226
Amerikas vestkyst	177	335	51	119
Amerika forøvrigt	35	45	23	41
Kaplandet og Natal	7	23	7	23
Overføres	1 082	2 430	764	2 092

	Seil- og dampskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	1 000 r. t. (netto.)	Antal.	1 000 r. t. (netto.)
Overført	1 082	2 430	764	2 092
Afrikas vest- og nordkyst	140	166	140	166
Do. østkyst	33	58	33	58
Ostindien og øerne	111	261	100	244
Kina og Japan	44	134	44	134
Det øvrige Asien	72	110	72	110
Australien og øerne	29	72	25	69
Udeneuropæiske lande	1 511	3 231	1 178	2 873
Tilsammen	13 103	8 041	8 934	7 244

Den norske skibsfart var i aaret 1900 saaledes fordelt paa distriktets havne:

Ankomne til Hamburg 522 skibe dr. 321 998 tons, til Altona 16 skibe dr. 10 226 tons, til Cuxhaven 6 skibe dr. 1 004 tons, til Harburg 26 skibe dr. 18 869 tons, ialt 570 skibe dr. 352 097 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 ”
1900	522 —	” 321 998 ”

Afgaaede fra Hamburg i aaret 1900 521 skibe dr. 319 796 tons, fra Altona 16 skibe dr. 10 556 tons, fra Cuxhaven 6 skibe dr. 1 004 tons, fra Harburg 25 skibe dr. 17 975 tons, ialt 568 skibe dr. 349 331 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 ”
- 1900	4 869 200 ”	2 636 500 ”	7 505 700 ”

De norske skibe, der i aaret 1900 anløb Hamburg, kom fra og gik til følgende lande:

Ankomne fra:	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med ladning.		I ballast.		Med ladning.		I ballast.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norge	5	312	—	—	247	122 419	33	14 978
Sverige	1	85	—	—	—	—	—	—
Danmark	—	—	—	—	—	—	1	2 808
Tyskland	—	—	4	318	6	4 868	15	6 742
Frankrige	—	—	1	932	—	—	—	—
Storbritannien	—	—	—	—	83	58 189	5	8 015
Nederlandene	—	—	—	—	2	2 452	1	2 200
Spanien	—	—	—	—	2	632	—	—
Italien	—	—	—	—	2	2 100	—	—
Rusland (Østersjøen)	—	—	—	—	5	1 107	—	—
Nordamerika	23	21 294	—	—	14	27 089	—	—
Centralamerika	3	1 100	—	—	—	—	—	—
Mexico	22	8 093	—	—	—	—	—	—
Vestindien	18	8 287	—	—	—	—	—	—
Sydamerika	23	21 226	—	—	—	—	—	—
Ostindien	1	829	—	—	1	1 972	—	—
Sydhavssøerne	1	544	—	—	—	—	—	—
New Zealand	1	1 231	—	—	—	—	—	—
Afrika	—	—	—	—	2	2 176	—	—

Afgaaede til:	Seilskibe.				Dampskibe.			
	Med ladning.		I ballast.		Med ladning.		I ballast.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norge	5	383	24	13 178	284	137 668	5	2 641
Sverige	—	—	8	3 490	—	—	4	6 210
Danmark	1	48	—	—	—	—	—	—
Tyskland	—	—	4	951	—	—	5	5 536
Storbritannien	—	—	7	3 684	3	2 466	88	64 705
Nederlandene	—	—	—	—	—	—	1	988
Frankrige	1	512	—	—	—	—	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	1	823
Portugal	—	—	—	—	—	—	1	229
Rusland (Østersjøen)	—	—	1	430	8	1 832	—	—
Do. (Hvidehavet)	—	—	1	289	—	—	1	682
Nordamerika	4	3 941	22	19 102	13	28 446	—	—
Britisk do. . . .	—	—	7	6 671	—	—	1	1 982
Centralamerika	—	—	1	389	—	—	—	—
Mexiko	3	971	2	831	—	—	—	—
Vestindien	—	—	5	2 297	—	—	—	—
Sydamerika	2	778	—	—	—	—	—	—
Do. (vestkysten)	1	932	—	—	—	—	—	—
Sydafrika	1	479	—	—	—	—	—	—
Australien	2	1 775	1	1 095	—	—	—	—
Sibirien	—	—	—	—	3	3 362	—	—

Ved hovedstationen paamønstreredes i aaret 1900 ialt 982 og afmønstreredes 1 123 mod henholdsvis 785 og 981 i aaret 1899 og 811 og 980 i aaret 1898. For norske fartøier paamønstreredes i aaret 1900 874 mand, hvoraf 279 norske, 236 svenske og 359 af anden nationalitet, og afmønstreredes 1 052, hvoraf 628 norske, 135 svenske og 289 af anden nationalitet. For svenske fartøier paamønstreredes ialt 108 mand, hvoraf 59 svenske, 17 norske og 32 af anden nationalitet, og afmønstreredes 71, hvoraf 56 svenske, 2 norske og 13 af anden nationalitet.

I aaret 1900 blev paa generalkonsulatet paamønstreret 99 tyske gutter paa norske skibe og 3 tyske gutter paa svenske skibe.

Disse gutter kommer i almindelighed fra det tyske indland og betaler til kommissionærer her i Hamburg flere hundrede mark, forat disse skal skaffe dem empløi og udrustning. Af denne sum faar da i regelen skibsføreren en vis del for at lære gutterne op. Ligesom i tidligere rapporter maa det være mig tilladt at gjøre opmærksom paa, at dette forhold vistnok ikke kan være i vor interesse, idet derigennem pladsen optages for vore egne skibsgutter.

Gjennem generalkonsulatet hjemsendtes i aaret 1900 følgende hyrebeløb:

Af norske søjømænd	mk. 16 858.75
- svenske —	„ 8 961.80
Tilsammen	mk. 25 820.55

Keiser-Wilhelm-kanalen.

Kanalen benyttedes i regnskabsaaret fra 1ste april 1899—31te marts 1900 af 11 277 dampskibe og 15 002 andre skibe, tilsammen 26 279 fartøier, dr. henholdsvis 2 748 918 og 739 849, ialt 3 488 767 netto reg.-t. Sammenlignet med forrige driftsaar betegner dette en forøgelse af 403 skibe og 370 927 tons. Blandt de fartøier, der benyttede kanalen, var norske 250 dr. 103 327 netto reg.-t., hvoraf 207 dampskibe dr. 96 893 netto reg.-t.; svenske 973 dr. 234 236 netto reg.-t., hvoraf 631 dampskibe dr. 188 121 netto reg.-t. De svenske fartøjers andel i trafikken udgjorde, forsaavidt tonnagen angaar, 6.71 pct., de norske 2.96 pct. I aarene 1898/1899 var forholdet henholdsvis 5.27 og 3.59 pct.

I hvilken grad trafikken er steget, fremgaar deraf, at kanalen i aaret 1897 kun passereredes af 1 304 skibe med en tonnage af 606 215 reg.-t.

De skibe, der i sidste driftsaar passererede kanalen, befordrede:

	Skibe.	Netto reg.-t.
Passagerer	2 628	78 938
Kul.	283	146 405
Sten	118	30 512
Jern	72	38 479
Træ	1 061	576 718
Korn	264	98 304

	Skibe.	Netto reg.-t.
Kvæg	4	845
Andre bulkartikler	763	214 002
Stykgods	3 071	1 076 501
Blandede ladninger	370	149 617

De skibe, der benyttede kanalen, kom fra, eller gik til følgende havne-grupper:

	Antal.	Netto reg.-t.	Tonnagens an- del af den sam- lede trafik.
Tyske nordsjøhavne, fraregnet Elbhavne	2 121	415 336	5.95 pct.
Elbhavne	13 855	1 229 858	17.63 ”
Britiske havne	1 465	736 693	10.56 ”
Hollandske, belgiske- og Rhinhavne . .	1 633	723 655	10.37 ”
Franske havne	175	107 892	1.55 ”
Andre vestlige og sydlige havne . . .	159	103 755	1.49 ”
Tyske Østersjøhavne	12 809	1 376 406	19.73 ”
Russiske (finske) havne	1 730	964 351	13.82 ”
Svenske havne	2 024	552 011	7.91 ”
Norske do.	122	21 089	0.30 ”
Danske do.	3 175	361 636	5.18 ”
Havne ved Keiser-Wilhelm-kanalen og Ober-Eider	12 579	362 446	5.19 ”
Havne ved Unter-Eider	711	22 346	0.32 ”
Tilsammen	52 558	6 977 534	100 pct.

Skibenes nationalitet stillede sig saaledes:

	Antal.	Reg.-t.
Tyske	22 359	2 271 344
Belgiske	20	13 964
Britiske	549	360 485
Danske	1 038	276 794
Franske	8	2 317
Nederlandske	855	102 842
Svenske	973	234 236
Norske	250	103 327
Russiske	200	106 870
Andre	27	16 588

Trafiken mellem de forskellige havne, beliggende ved Elben og Østersjøen, foregaar nu udelukkende gennem kanalen og udgjorde i aaret 1900 antallet af skibe i denne fart 10 393 mod 5 103 i aaret 1896.

Af de nordligere landes skibe har hidtil kanalen ikke været benyttet i den udstrækning, man fra først af havde paaregnet, specielt gjælder dette England og Holland.

Der har tidligere været næret frygt for, at isforholdene i Keiser-Wilhelm-kanalen skulde berede store hindringer; selv i den strenge vinter 1896—1897 viste dog denne frygt sig at være ugrundet, idet kanalen endog i tiden fra 6te til 13de februar var aaben for trafik, medens tilgangen til Østersjøen gennem belterne og Øresund var spærret af is.

Elbe-Trave-kanalen.

Trafiken i Elbe-Trave-kanalen har gennemgaaende svaret til forventningerne.

Skibsfarten mellem Hamburg og Rhinprovinsen har tiltaget betydelig. I aaret 1899 kom der til Hamburg fra Rhinlandene 102 skibe med 16 150 reg.-t., deriblandt 58 seilskibe og 44 dampskibe. Til sammenligning kan anføres, at antallet i aarene 1891—1895 gennemsnitlig var 18 skibe, i aaret 1897 34 og i aaret 1898 74. Tiden synes at være inde til, at ogsaa vi nu kan tænke paa at underholde direkte forbindelse med Rhinen.

Den tyske rederibedrift kan i aaret 1900 se tilbage paa et heldigt drifts-aar. Navnlig gjælder dette de store dampskibslinjer, der for en betydelig del fandt beskæftigelse ved transport af tropper og krigsmateriel til Kina.

Hamburgs handelsflaade.

Den 1ste januar 1901 talte Hamburgs handelsflaade 307 seilskibe, dr. 240 419 netto reg.-t., hvilket udgjør en forøgelse i aaret 1900 af 21 skibe paa 21 587 netto reg.-t. Af dampskibe havdes ved aarskiftet 486 dr. 748 435 netto reg.-t., hvilket udgjør en forøgelse i aaret 1900 af 49 dampskibe med 110 428 netto reg.-t.

For Hamburgs regning var 1ste januar 1901 under bygning 30 dampskibe paa tilsammen ca. 116 460 brutto reg.-t.

Foruden ovennævnte seil- og dampskibe tæller Hamburgs handelsflaade 60 bugser- og bjergningsdampskibe samt 140 seilskibe og 10 dampskibe for havfiske.

Den tyske handelsflaade af registrerede fartøier med en bruttostørrelse af mere end 50 m³. beløb sig den 1ste januar 1900 til:

3 759 skibe	paa	2 495 389	brutto reg.-t.
mod 3 713	„	2 317 563	„

den 1ste januar 1899.

Den tyske handelsflaade beregnes at være øget med 25½ pct. i de 2 sidste aar.

Af ovennævnte 3 759 skibe var 2 466 seilskibe med 631 865 brutto reg.-t. og 1 293 dampskibe med 1 863 524 brutto reg.-t.

Tilveksten i den tyske skibsbygning og i de af tyske rederier gjorte bestillinger i England stiller sig for de sidste fem aar saaledes:

	Bygget paa tyske verfter for inden- og udenlandsk regning.	Paa engelske verfter for tysk regning.
	Brutto reg.-tons.	
1896	94 897	98 087
1897	183 177	27 419
1898	180 782	38 373
1899	233 534	68 028
1900	272 778	99 650

Den opfatning, der er almindelig raadende, om, at seilskibenes tid er forbi, synes at skulle blive noget forhastet. Specielt ifjor under de da herskende enorme kulpriser var bygningen af seilskibe i Tyskland ganske livlig. Man bygger nu skibene gennemgaaende meget store. Et Hamburgerrederi, der allerede iforveien eier verdens største seilskib, lastende 6 000 tons, lader bygge endnu et skib, der skal kunne laste 8 200 tons og vil faa en længde af 400 fod i vandlinjen. Disse store skibe har vist sig meget lønnende.

Sjøgaaende lægtre omtales stadig i de tyske fagtidsskrifter som „fremtidens skib for sjø- og flodfart“. At disse lægtre allerede nu er sterkt i brug, viser opgaverne over trafikken i Hamburgs havn, der i 1899 blev besøgt af 1 136 lægtre med 3 735 mands besætning og repræsenterende 286 586 registertons. Man venter sig iaar en sterk forøgelse af lægtreflaaden, idet bl. a. Hamburg—Amerikalinjen agter at anskaffe sig et større antal.

Den betydelige forøgelse, den tyske handelsflaade i de sidste aar har faaet, skyldes væsentlig udvidelsen af de tyske faste dampskibslinjer. I første række maa her nævnes „Norddeutscher Lloyd“ i Bremen med en aktiekapital af 80 mill. mk. og „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“, hvis aktiekapital opgaar til samme beløb. Sidstnævnte selskab besidder nu 195 skibe med en samlet tonnage af 482 305 register og har desuden under bygning 46 skibe (iberegnet sjølægtre) med en tonnage af 128 762 register. I det hele disponerer saaledes Hamburg—Amerika-linjen over 611 067 reg.-tons. Til sammenligning kan anføres, at det største engelske rederi „British India Steam Nav. Co.“ kun disponerer over 378 770 tons. Stadig udvider selskabet sin virksomhed. Ifjor indkjøbte det saaledes den engelske dampskibslinje paa Østasien. Paa Brasilien og Amerikas vestkyst har selskabet udvidet sin virksomhed ved at købe „de Freytas“-linjen (i Hamburg), og nu sidst har det ogsaa indkjøbt en stor engelsk linje paa Vestindien.

Disse mægtige linjer til snart sagt alle verdens kanter bidrager selvfølgelig i høi grad til at hæve Hamburgs betydning som handelsstad. Dette er ogsaa for os en fordel, forsaavidt som Hamburg derigjennem i end højere grad end hidtil ved billige fragter vil kunne tjene os som mellemmand ved forsyningen af oversøiske produkter og udskibningen af de varesorter, vi har at udføre did. Men samtidig er det klart, at disse faste linjer, som man nu faar istand

fra Hamburg til oversjøiske steder, for vor skibsfart bliver farlige konkurrenter, idet de vil komme til at optage den trafik, som nu beskæftiger vore egne skibe.

Dette har hos os affødt tanken om, at ogsaa vi imellem større udenlandske havne kunde etablere saadanne faste linjer. Desværre er der vel imidlertid liden udsigt til, at denne tanke kan realiseres. Naar man nemlig betænker ikke alene, hvilke kapitaler der skal til, men ogsaa de store opofrelser og vanskeligheder af forskellig art, der i begyndelsen er forbundet med indarbejdelsen af disse nye linjer, synes det at maatte være umuligt for os at optage konkurrencen.

Hvad vi under disse omstændigheder nærmest maa gjøre, bliver derfor — foruden at søge nye felter — at holde en livlig forbindelse vedlige med de store mellemstationer og at opretholde for os selv trafikken paa vort eget land. Men selv i denne trafik kommer fremmede os iveien. Som bekendt har udenlandske skibe allerede længe været i majoritet i vor malmexporttrafik, og dette synes i fremtiden i endnu højere grad at skulle blive tilfældet, idet Hamburg—Amerika-linjen som bekendt for kommende aar har overtaget betydelige kontrakter om transport af malm fra Sverige og Norge. Og hvad angaar godstrafikken paa Sverige, kan det være af interesse at meddele, at da et herværende rederi, der underholder en rute paa Sverige, for en tid siden indbød til tegning af aktier for indkjøb af et nyt dampskib, blev ikke alene den dertil fornødne sum fuldttegnet, men der kom saa mange penge ind, at man har kunnet anskaffe 3 skibe istedetfor et.

Den tyske „Schulschiffverein“, som allerede kortelig er omtalt i forrige aarsrapport, og hvis formaal er at anskaffe et passende antal skoleskibe, hvor ubefarne gutter mod et ubetydeligt vederlag kan faa sin uddannelse, har vundet stor interesse og tilslutning. Trangen til saadanne uddannelsesskibe for sjøfolk bliver stadig større, eftersom seilskibenes antal mere og mere aftager, og anledningen til at faa unge mennesker anbragte som skibsgutter derved bliver vanskeligere. Man tænker nu paa at udvide planen for disse skoleskibe, saaledes at gutterne efter det første tjenesteaar som skibsgut paa skoleskibet ogsaa skal gives anledning til at uddanne sig videre som letmatroser og matroser.

Der foreligger til behandling for dette aars rigsdag et udkast til en ny „Seemanns-Ordnung“ for Tyskland, hvori foreslaaes adskillige forandringer, navnlig med hensyn til skibsmandskabets forhold.

Til tyske sjømandshjem i udlandet, der hidtil har erholdt aarlige tilskud af keiserens dispositionsfond, er der nu af regjeringen foreslaaet et beløb af mk. 10 000, idet det er meningen, at denne understøttelse for fremtiden skal opføres som fast post paa statsbudgettet.

Tyske skibsfartsinteresserede var i slutningen af forrige aar samlede her i Hamburg til en konference om dannelsen af en forening til virksom beskyttelse af de tyske rederiers interesser i udlandet. Stemningen var ved konferencen almindelig for en saadan sammenslutning, men nogen definitiv beslutning blev der ikke fattet. De store linjeselskaber var forøvrigt ikke repræsenterede paa mødet, idet de mener sig at være sterke nok til selv at kunne varetage sine interesser.

Der er nu vedtaget reglement for det i forrige aars rapport omhandlede nyoprettede institut for skibs- og tropesygdomme. Anstalten erklæres fortrinsvis at være bestemt for behandling af søfolk, der lider af indre sygdomme. Syge, som lider af kopper, kolera, pest, gulfeber, flekfeber, lepra, difterit eller skarlagensfeber, bliver ikke modtagne.

Op-gave over fragter.

Seilskibsfragter fra det sydlige Norge med trælast mk. 22—25, enkeltvis mk. 30 pr. std., dampskibsfragter fra do. med trælast mk. 22—25 pr. std., sten mk. 5 à 6 pr. ton, apatit og feltspat mk. 6 à 7 pr. ton, papir og cellulose mk. 10 à 12 pr. ton, trælast fra Sydsverige seilskib mk. 25 à 26, dampskib mk. 25 à 26 pr. std., trælast fra Norrbotten seilskib mk. 30—37 $\frac{1}{2}$, dampskib mk. 32—35, alt pr. std., sten fra Sydsverige mk. 5—7 pr. ton.

Kul fra England 4 sh. 6 d à 6 sh. 6 d pr. ton, harpiks fra Savannah 3 sh. à 3 sh. 6 d pr. 280 π , pitchpine fra Mobile 112 sh. 6 d à 125 sh. pr. std., mahogni fra Laguna 42 sh. 6 d à 45 sh. pr. ton, logwood fra Laguna 32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d, quebracho fra Buenos Ayres 20 sh. à 22 sh., dividivi fra Rio Hache 45 sh. à 47 sh. 6 d, saltede huder fra Rio Grande 30 sh. à 35 sh., salpeter fra Iquique 27 sh. 6 d à 32 sh. 6 d.

Trælast.

Tysklands import af trælast har for efternævnte sorters vedkommende i 1899 og 1900 stillet sig saaledes:

Bygnings- og gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med øks eller sag paa tversiden:

1899	2 390 625 tons
1900	2 547 237 „
hvoraf fra Norge	4 276 „
Østerrige-Ungarn	1 513 302 „
Rusland	975 594 „

Bygnings- og gavntømmer, tilhugget efter længdeaksen:

1899	693 631 tons
1900	673 845 „
hvoraf fra Sverige	48 333 „
Østerrige-Ungarn	230 753 „
Rusland	354 325 „

Bygnings- og gavntømmer, saget i „Kanthölzer“ o. l.:

1899	1 545 996 tons
1900	1 642 551 „

hvoraf fra Norge	42 751 tons
Sverige	477 325 „
Østerrige-Ungarn	507 473 „
Rusland	195 068 „
Finland	101 870 „
De Forenede Stater	256 877 „

Snedkerivarer o. l.:

1899	28 814 tons
1900	31 834 „

hvoraf fra Norge	663 „
Sverige	11 507 „

Salget af trævarer til Tyskland, saavel af furu som gran for leverance i aaret 1900, begyndte allerede i november med en ualmindelig livlighed og til gode priser. Kjøberne viste tiltro til markedets stilling og købte ikke alene for f. o. w.*) og julileverance, men ogsaa for høstudslibning, saa at det ved aarsskiftet med sikkerhed kan antages, at 50 à 60 pct. af aarsbehovet var dækket. Forsælgningen fortsatte til frem paa sommeren, da der indtraf mere stilstand, hovedsagelig begrundet i mangel paa skibsrum. Priserne paa granbattens, som ved sæsonens begyndelse for bedre merker fra Gefle, Söderhamn og Sundsvall var for 7" mk. 137¹/₂, 6" mk. 132¹/₂, 5" mk. 117¹/₂, steg senere til 7" mk. 145, 6" mk. 140, 5" mk. 127¹/₂, granbord i proportion. Fra Hernösand, Örnsköldsvik og Umeå distrikter, hvorfra fragten i regelen stiller sig mk. 2¹/₂ højere end f. eks. fra Sundsvall og sydligere, var priserne mk. 5 lavere. Af de i forrige aarsberetning omtalte ⁷/₈ tomme tykke granbord er der i dette aar produceret ret anseelige kvanta, hvilke har fundet livlig efterspørgsel og til forhøjede priser.

Endskjønt indførselen af furu fra Amerika har tiltaget væsentlig, har dog furubord fra Sverige havt god efterspørgsel og til højere priser end aaret i forveien. Saaledes betaltes under sæsonens løb for de velkendte produktio-
ner fra Gefle og Söderhamn:

	I.	II.	III.	IV.
7"	mk. 270—280	mk. 230—240	mk. 180	mk. 160
6"	" 260—270	" 220—230	" 170	" 150
5"	" 240	" 200	" 145	" 130
og for ⁵ / ₈ × 4 til 7" usorterede	mk. 150 à mk. 152 ¹ / ₂ .			

Fra Sundsvall stillede priserne sig:

9" usorterede	mk. 220 à mk. 230
8" —	" 180 - " 185
7" —	" 175 - " 180
6" —	" 160 - " 165
5" —	" 145 - " 150

*) Første aabne vande.

og fra de nordlige distrikter delvis noget lavere. Af $\frac{5}{8}$ " og $\frac{3}{4}$ " $\times$ 4" og bredere, furu og gran, var som sedvanligt $\frac{5}{8}$ " mest efterspurgt og opnaaede: 4" mk. 110 à 115, $4\frac{1}{2}$ " mk. 115 à 120, 5" mk. 120 à 125; for mindre velkendte merker var priserne noget lavere. Prisen paa 1" og $1\frac{1}{4}$ " $\times$ 4", $4\frac{1}{2}$ " og 5" udskudsbord resp. kvinta har været mk. 80—90 med sedvanligt tillæg for 6" og bredere; for $\frac{5}{8}$ ", $\frac{3}{4}$ " og $\frac{7}{8}$ " smale udskudsbord betaltes derimod noget højere.

Ukantede furubord fra Oskarshamn og Kalmar var meget efterspurgte. Priserne var $1\frac{1}{4}$ " $\times$ 9" mk. 1.40, 10" og bredere mk. 1.45 pr. kubikfod, for 2den sort 25 pct. lavere, 8" usorterede mk. 1.05 pr. kubikfod og for 6" og 7" mk. 7.50 pr. tylvt. Furuplanker 9" og bredere betaltes med mk. 1.50 pr. kubikfod — alt cif. tysk Østersjøhavn.

Ogsaa i dette aar er der importeret 3 tommers granplanker fra Sydsverige for kassefabrikation, og disse har ialmindelighed betinget forholdsvis daarlige priser. Disse granplanker sælges almindeligvis cif. Lübeck, Hamburg eller Kiel, og betalingen erlægges i de fleste tilfælde først efter varens fremkomst og udløsning. Da plankerne for det meste er sagede med cirkelsag og derfor ikke kan være saa jevnt og parallelt sagede som de, der sages med ramsag, forekommer ganske ofte ret store reklamationer, som kan være kostbare nok for sælgerne.

Af huggede „sparrer“ fra Skellefteå og Piteå distrikt solgtes straks ved sæsonens begyndelse ret betydelige kvantiteter, hovedsagelig for leverance pr. f. o. v. til 55 pf. pr. kubikfod for furu og 10 pct. lavere for gran, men om vinteren og vaaren stilnede afsætningen fra kjøbernes lagre betydeligt, hvilket umuliggjorde videre forsælgninger, og ved udskibningens slutning var lagrene ganske betydelige, hvorfor man til kommende sæson venter lave priser for hugne sparrer.

Med sagede sparrer var det omtrent som med hugne: Afsætningen først god og til gode priser, derefter total stilstand, endskjønt priserne reduceredes betydeligt. I begyndelsen betaltes 60 à 62 pf. pr. kubikfod fra Sundsvall og Hernösands distrikter.

Importen fra Sverige har dette aar overveiende bestaaet af granbattens og bord — og mest fra Sundsvall, men betydelige partier er ogsaa kommet fra Gefle, Söderhamn, Hudiksvall, Hernösand, Örnsköldsvik og Umeå distrikter. Afhentelsen af for sommeren og høsten købte varer vanskeliggjordes meget af mangel paa fartøier — om sommeren var det ikke kjøberne ved Rhinen muligt at erholde fartøier for sine købte varer, skjønt der blev budt rederierne 50 pct. højere fragt, og først sent paa høsten kom rigelig tonnage paa markedet, visselig til meget høje fragter. Kjøberne har dog trods disse høje fragter afhentet sine varer, og vistnok kun i faa tilfælde har varer maattet ligge vinteren over i Norden.

Fra Norge er importeret sagede sparrer (Kanthölzer), for hvilke der til en begyndelse erholdtes omkring 64 pf. pr. kubikfod, men afsætningen heraf blev ogsaa daarlige, ligesom af de svenske sparrer, og betydelige kvantiteter blev udbudt til nedsatte priser uden dog at finde kjøbere.

Desuden er importeret forskalningsbord (schaalbretter) $\frac{3}{4}$ " $\times$ 5" og $\frac{3}{4}$ " $\times$ $4\frac{1}{2}$ ".

Disse har betinget: 5" mk. $5\frac{1}{2}$ og $4\frac{1}{2}$ " mk. 5 pr. 330 løbende engelske fod eller pr. 350 løbende Hamburgerfod.

Produktionen af $\frac{5}{4}$ " rispebord fra Glommenpladsene, som før var hovedforretningen, er ganske ophørt. Af bord blev der derfor fra Fredrikstad, Kristiania og Drammen hovedsagelig kun indkjøbt $\frac{3}{4} \times 5$ " og $4\frac{1}{2}$ forskalningsbord („Schaalbretter“). Prisen herfor var meget højere end i det foregaaende aar, idet den under sæsonen temmelig gennemgaaende holdt sig paa mk. $5\frac{1}{2}$ for 5" og mk. $4\frac{3}{4}$ for $4\frac{1}{2}$ ".

Fra Kragerø, Arendal og Kristiansand etc. fandt adskillige partier $\frac{5}{4}$ ", 1" og $\frac{11}{12}$ " bord af den vanlige noget ringere kvalitet købere til samme priser som i 1899.

Kassebord fra Norge og Sverige fandt dels anvendelse i frihavnen, dels indførtes der for af Hamburger-exportørerne at forsendes videre til Canari-erne, Kap, Indien, Marokko etc. Konkurrencen med Amerika var tildels skarp og priserne trykkede. Imidlertid blev i almindelighed norske og svenske kassebord foretrukne for de amerikanske, og navnlig som fragtemballage anvendes næsten udelukkende kassebord af svensk eller norsk gran.

Snedkeriarbejder. Snedkeriarbejder betingede i hele forrige aar gode priser. Udpaa høsten blev imidlertid tilbudenens antal saa stort, at de tyske importører, der ellers altid pleier at gjøre op kontrakt for hele sit aarsbehov med engang, iaar har holdt sig tilbage og kun køber, efterhvert som de kan sælge, for derved at trykke priserne ned. At dette forhold er meget ufordelagtigt for vore snedkerfabriker, er selvsagt.

Tysklands import af fisk og fiskeriprodukter har for efternævnte sorters vedkommende i 1899 og 1900 stillet sig saaledes:

Fersk saltvandsfisk:

1899	35 379 tons
1900	26 554 „
hvoraf fra Norge	2 231 „
Sverige	1 803 „

Stokfisk:

1899	1 175 tons
1900	1 019 „
hvoraf fra Norge	580 „

Fisk, tilberedt med eddike, olje o. l. i tønner og daaser:

1899	374 tons
1900	423 „
hvoraf fra Norge	262 „

*

Sild, saltet, i tønder:

1899	1 093 066 tdr.
1900	1 133 067 „
hvoraf fra Norge	119 714 „
Sverige	11 936 „

Guano, kunstig:

1899	18 856 tons
1900	12 531 „
hvoraf fra Norge	2 285 „

Tran o. l.:

1899	13 613 tons
1900	15 775 „
hvoraf fra Norge	9 145 „
Storbritannien	1 532 „
Japan	3 102 „

Saltet sild.

Aaret begyndte med smaa lagere af alle sorter og især af norsk fedsild, og priserne var gennemsnitlig meget høje, hvilket havde tilfølge, at forbruget sterkt indskrænkedes. Hvad der videre virkede meget hemmende paa afsætningen af saltet sild, var tilførselen af fersk sild i is saavel fra England og Skotland som Norge.

Den skotske matjesfangst var liden i aaret 1900, og priserne steg i juni til meget over gennemsnitsværdien i de forrige aar, hvilket virkede lidt tilbage paa sildepriserne i det hele taget. Da det skotske høstfiske var ualmindelig indskrænket (med undtagelse af fisket ved Shetlandsøerne), og da ogsaa det hollandske fiske gav meget mindre resultat end vanligt, saa steg priserne end høiere. En forandring heri indtraadte først i oktober maaned, da fisket i Skotland ved slutningen viste sig meget bedre end i juli til september.

Disse høje priser bevirkede, at den meget knappe fangst af fedsild i Norge betaltes ualmindelig højt, og selv den saakaldte „småa Kristiania“ toges i mangel af større vare. Senere faldt priserne, og det blev da næsten umuligt at faa solgt de nævnte mindre sorter. Aaret endte med middelstor tilførsel, og resultatet for fedsildfisket antages at have været ret lønnende for Norge, da den middelstore vare for det meste solgtes til ret gode priser.

Slosild betaltes i oktober godt med 30—28 mark, men blev senere trykket ned i 20 mk. for dog at tage sig op igjen. Skaaren sild blev meget søgt, og især de større sorter blev betalt meget højt. Der siges i Norge at være pro-

duceret altfor store kvanta, og følgen deraf var den, at prisen gik tilbage — tildels 50 pct.

Brisling var meget knap. ‘

Ansjos var høit i pris.

Fersk sild.

Priserne paa fersk sild har varieret. Her solgtes fersk smaasild ned til 50 pf. pr. kasse — ikke betalende den tomme kasse — for ikke at tale om fragt, arbejdsløn og selve silden. Der er imidlertid ogsaa betalt op til 25 mark.

Tran.

Tranmarkedet har været ret gunstigt. Den ubetydelige fiskefangst i Lofoten drev priserne op, og samtidig kom fra Japan beretning om et forholdsvis lidet vinterfiske. Derfor steg ikke alene medicin- og damptran, men ogsaa de ordinære sorter. Da Finmarksfisket blev rigt med fed lever, sank priserne paa damptran og fine blanke sorter. De ordinære sorter vedblev derimod at stige paa grund af de ualmindelig høje priser paa linolje, rapsolje og bomuldsfrøolje. Dette var ogsaa aarsagen til de iaar meget høiere priser paa sæltran.

I den allersidste tid indtraadte dog en flauhed og reduktion i priserne af 15 pct. samtidig med faldet i linolje og lignende oljer. Det paastaaes saaledes ikke at være udfaldet af aarets fangst i Lofoten og i Finmarken, der vil komme til at bestemme priserne, men det afgjørende vil antagelig blive fangsten i Japan og konjunkturerne i linolje og lignende.

Klipfisk og stokfisk.

Det daarlige udbytte, torskefiskerierne i Norge havde ifjor, og den fordyrelse af den præparerede vare, der var en følge heraf, bevirkede, at hovedkonsumtionslandene, Spanien og Portugal, i begyndelsen af sæsonen holdt sig noget tilbage. Til de oversjøiske lande — Central- og Sydamerika — var exporten over Hamburg i de første maaneder af aaret ogsaa liden, væsentlig som følge af de i disse lande, navnlig i Brasilien, herskende urolige forhold. Klipfiskens kvalitet omtales som bedre end i 1899, om den end ikke fandtes ganske tilfredsstillende.

Stokfisk. Ogsaa for denne artikel begyndte fjoraaret med temmelig høje priser, og disse steg endog en tid som følge af sterk efterspørgsel ganske betydelig. Imidlertid indtraadte der snart en stilstand, væsentlig som følge af det milde veirlig, som i længere tid herskede i de sydeuropæiske lande.

Ogsaa stokfiskens kvalitet omtales som bedre end i 1899. Dog klages der over, at fisken ogsaa iaar var utilstrækkelig tørret, hvad der ogsaa førte til adskillige reklamationer.

Der indførtes af klipfisk og stokfisk fra Norge til Hamburgs frihavn 11 163 tons til en værdi af 6 311 000 mark.

Heraf exporteredes til:

	Tons.	Værdi mk.
Frankrige	137	93 970
Spanien	251	138 930
Portugal	13	8 060
Italien	3 214	1 709 530
Triest	272	161 850
Fiume	18	9 900
Grækenland	10	5 490
Europæsk Tyrki	2	1 200
Mexico ved Atlanterhavet	288	171 490
St. Thomas	4	2 360
Venezuela	33	22 490
Costarica	43	27 980
Cuba	5	3 580
Portorico	6	3 750
St. Domingo	6	3 490
Brasilien	2 934	1 746 060
Uruguay	488	318 950
Argentina	1 671	1 091 760
Chile	232	142 330
Bolivia	2	1 290
Peru	118	73 090
Ecuador	64	37 920
Ægypten	11	5 590
Kamerun	569	205 050
Tysk Sydvest-Afrika	3	1 280
Det øvrige Vest-Afrika	388	146 290
Kaplandet	8	4 480
De Kanariske øer	56	33 180
Østafrika	121	69 810
Lilleasien	37	16 420
Philippinerne	29	19 270
Australien (fastlandet)	17	8 620

Det tyske havfiske drives nu af 735 registrerede fartøier, nemlig 599 seilere og 135 dampere. Af disse falder paa Nordsjøen 568 fartøier og paa Østersjøen 167. Af ikke registrerede sjø- og kystfiskefartøier findes der 15 179 — heldækkede, halvdækkede og aabne baade —, hvoraf paa Nordsjøen 1 822, paa Østersjøen 13 365.

Sildefisket paa aaben sjø har i løbet af de sidste 10 aar taget et ganske betydeligt opsving. Medens dette fiske saaledes i aaret 1892 kun blev drevet af et eneste selskab, „Emder-Herings-Fischerei-Actien-Gesellschaft“ og med bare 19 skibe, er der i de sidste aar kommet 6 nye selskaber til, og den tyske sildefiskeflaade udgjør nu 110 skibe samt 8 dampskibe.

Totalfangsten beløb sig i sidste sæson til 121 219 „kantjes“ (mod 72 515 det foregaaende aar). Fartøjerne foretog hvert 3—4 (dampskibe 7) reiser i løbet af sæsonen, og den største fangst, et enkelt fartøj kunde opvise, var 1 461 „kantjes“.

Værdien af den fra tyske skibe i forrige sæson fangede sild dreier sig om 4 mill. mark. Besætningen paa de 118 skibe udgjorde 1 770 mand.

Man bygger nu fartøjerne betydelig større end tidligere, idet de nu udrustes paa at kunne drive 100 net mod tidligere kun 70. Den større arbejdskraft, som derved udfordres, udvindes derved, at man lader nettene trække ind af en dampvinde, en nyhed, som har staaet sin prøve med glans, og som nu er anbragt paa de fleste fartøjer.

Den tyske rigsdag har iaar bevilget mk. 400 000 til fremme af havfisket. Der fremkom under debatten herom flere og sterke udtalelser for, at man fremtidig burde forhøje disse bevilgninger, specielt til understøttelse af sildefisket. For tiden er der tilstaaet en udrustningspræmie af 1 000 mark for hver log, men da flere af de selskaber, der driver dette fiskeri, er dannet af den fiskeridrivende befolkning selv og ikke er synderlig kapitalsterke, har man for tanke allerede til næste aar at forhøje præmien.

Man har ogsaa bevilget bidrag til forsøg, som er blevet gjort med petroleumsmotorer paa fiskefartøjer.

Fiskekonsumen i Tyskland er i stadigt stigende. Fiskeauktionerne i Hamburg, Altona, Geestemünde og Bremerhaven indbragte ca. 12 mill. mark.

Som bekjendt indskrænker de tyske havfiskere ikke sin virksomhed til de nærmeste have, men driver sit fiske lige op til Island.

Den tanke forekommer mig at ligge nær, om det ikke skulde være muligt fra vore store fiskerier ved Aalesund, Lofoten og Finmarken, hvorfra transporten vilde være tildels endog kortere end fra Island, at kunne fremkalde en større export af fersk fisk til Tyskland.

Af interesse tror jeg, at det i denne forbindelse vil være at opgive, hvad auktionsprisen paa fersk fisk i løbet af forrige aar har været i Geestemünde, Tysklands største marked, for denne vare:

Aarlig statistik

af „Fischereihafen-Betriebs-Genossenschaft e. G. m. b. H.“ over den ved edsvorne auktionatorer i aaret 1900 i fiskehavnen Geestemünde offentlig forauktionerede fisk.

	Januar.		Februar	
	Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch) store . . .	282 633	68 935.61	215 813	55 550.66
— „ middels . . .	224 497	45 580.33	185 920	40 693.34
— „ smaa . . .	415 355	71 176.23	395 737	64 943.47

		Januar.		Februar.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Torsk (Kabliau), store . . .		173 482	29 943.47	117 786	20 097.65
— " smaa . . .		307 431	42 328.42	252 645	36 464.25
Flyndre (Schollen), stor middels		39 660	9 412.40	17 164	7 455.22
— " smaa . . .		71 710	12 269.89	75 572	10 347.94
Helleflyndre (Heilbutt) . . .		4 346	2 297.12	6 578	3 224.30
Tunge (Seezungen), store . . .		24 049	26 350.29	10 262	18 407.30
— " smaa . . .		10 955	7 938.09	6 007	7 780.49
Pigvar (Steinbutt), stor middels		17 890	17 783.17	10 637	12 615.53
— " smaa . . .		10 799	6 353.11	4 776	3 971.06
Tarbot " store . . .		6 121	3 095.49	3 850	2 527.96
— " smaa . . .		12 013	2 818.25	11 862	3 314.13

		Marts		April.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfish), store . . .		194 896	54 847.38	119 978	39 373.68
— " middels . . .		248 292	51 162.85	193 124	49 553.95
— " smaa . . .		606 213	88 609.41	613 737	86 044.43
Torsk (Kabliau), store . . .		801 099	61 096.00	1 004 061	67 821.67
— " smaa . . .		381 867	41 480.93	114 864	15 385.00
Flyndre (Schollen), stor middels		28 540	7 899.27	15 539	4 745.68
— " smaa . . .		241 551	22 697.42	126 214	15 382.65
Helleflyndre (Heilbutt) . . .		17 534	7 576.42	14 180	7 658.77
Tunge (Seezungen), store . . .		8 461	12 361.67	6 280	11 352.05
— " smaa . . .		7 048	7 278.87	1 544	2 285.34
Pigvar (Steinbutt), stor middels		6 532	8 993.57	9 949	13 476.21
— " smaa . . .		3 185	2 706.72	3 117	3 375.94
Tarbot " store . . .		5 985	3 640.34	5 046	3 317.91
— " smaa . . .		12 925	3 572.88	2 616	871.90

		Mai.		Juni.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfish), store . . .		104 932	21 189.58	86 581	14 717.42
— " middels . . .		206 039	33 765.48	170 914	17 156.81
— " smaa . . .		803 369	65 170.33	553 284	31 838.15
Torsk (Kabliau), store . . .		809 613	27 119.96	355 526	15 616.71
— " smaa . . .		91 877	6 126.42	76 403	3 188.38
Flyndre (Schollen) stor middels .		9 845	2 799.63	11 765	3 268.83
— " smaa . . .		136 098	14 702.01	167 474	12 020.39
Helleflyndre (Heilbutt) . . .		6 573	3 882.17	13 265	4 921.51
Tunge (Seezungen) store . . .		16 956	19 368.53	14 628	16 479.67
— " smaa . . .		4 873	4 540.28	4 065	3 685.33
Pigvar (Steinbutt), stor middels		15 257	14 846.01	34 330	34 393.48

		Mai.		Juni.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Pigvar (Steinbutt)	smaa . . .	11 360	6 998.50	27 415	10 922.38
Tarbot	store . . .	5 018	3 091.97	2 818	1 510.79
—	smaa . . .	2 310	706.88	1 230	353.96

		Juli.		August.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch)	store . . .	187 205	25 281.30	239 379	32 003.03
—	middels . . .	165 940	15 433.88	216 659	18 887.82
—	smaa . . .	655 079	31 965.08	561 016	33 827.38
Torsk (Kabliau),	store . . .	364 465	18 289.25	304 864	25 432.12
—	smaa . . .	176 694	4 346.39	138 177	6 103.14
Flyndre (Schollen),	stor middels	23 993	9 120.13	48 740	15 515.70
—	smaa . . .	141 612	11 916.74	97 620	12 910.96
Helleflyndre (Heilbutt)	. . .	35 314	12 490.65	22 296	12 911.81
Tunge (Seezungen)	store . . .	6 370	10 668.62	8 518	14 714.47
—	smaa . . .	2 272	3 142.65	2 668	3 772.36
Pigvar (Steinbutt),	stor middels	22 716	19 000.38	10 931	12 183.44
—	smaa . . .	12 400	7 842.19	12 182	9 305.50
Tarbot	store . . .	2 546	1 699.37	1 866	1 436.66
—	smaa . . .	1 306	372.10	1 592	468.33

		September.		Oktober.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch)	store . . .	269 382	45 174.91	246 740	60 317.04
—	middels . . .	219 801	28 479.24	203 865	40 007.73
—	smaa . . .	548 586	46 072.70	404 825	57 080.30
Torsk (Kabliau),	store . . .	180 312	21 660.28	141 060	29 622.50
—	smaa . . .	115 822	10 030.46	158 371	22 362.49
Flyndre (Schollen),	stor middels	46 227	10 123.90	70 223	17 818.12
—	smaa . . .	141 069	14 882.01	143 928	18 186.00
Helleflyndre (Heilbutt)	. . .	14 077	5 800.85	10 742	5 056.12
Tunge (Seezungen),	store . . .	5 425	9 373.80	7 062	11 087.33
—	smaa . . .	2 732	3 382.87	4 424	4 817.58
Pigvar (Steinbutt)	stor middels	8 780	9 192.96	8 423	10 208.29
—	smaa . . .	10 103	6 666.49	10 821	6 857.57
Tarbot	store . . .	2 116	1 410.92	3 913	2 283.00
—	smaa . . .	2 052	556.67	3 198	886.94

		November.		December.	
		Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch),	store . . .	123 111	39 770.01	125 880	42 338.70

	November.		December.	
	Pund.	Mk.	Pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch), middels . .	166 988	42 026.81	115 799	27 296.27
— " smaa . . .	409 208	66 320.80	287 807	43 796.87
Torsk (Kabliau) store . . .	172 087	32 359.66	334 311	39 352.06
— " smaa . . .	140 409	26 223.83	222 745	31 198.45
Flyndre (Schollen), stor middels	49 268	11 442.43	38 479	8 896.30
— " smaa . . .	100 048	11 705.88	71 440	9 676.25
Helleflyndre (Heilbutt) . . .	6 404	2 836.52	9 437	3 674.84
Tunge (Seezungen), store . . .	9 610	12 717.65	27 525	28 755.70
— " smaa . . .	4 103	3 652.26	8 288	7 037.30
Pigvar (Steinbutt), stor middels	14 017	14 225.27	11 665	11 776.67
— " smaa . . .	10 892	6 303.39	12 840	7 364.18
Tarbot " store . . .	4 649	1 929.57	6 131	2 824.15
— " smaa . . .	2 505	663.36	10 340	2 273.26

	Tilsammen.		Gjennemsnit.	
	Pund.	Mk.	Pr. pund.	Mk.
Kolje (Schellfisch), store . .	2 196 530	499 499.32	"	0.22 ³ / ₄
— " middels . .	2 317 838	410 044.01	"	0.17 ³ / ₄
— " smaa . .	6 254 216	686 844.65	"	0.11
Torsk (Kabliau), store . .	4 758 666	388 411.33	"	0.8 ¹ / ₄
— " smaa . .	2 177 305	245 238.16	"	0.11 ¹ / ₄
Flyndre (Schollen), stor middels	399 443	108 497.61	"	0.27
— " smaa . .	1 514 336	166 698.14	"	0.11
Helleflyndre (Heilbutt) . .	160 746	72 331.08	"	0.46
Tunge (Seezungen), store . .	145 146	191 637.08	"	1.32
— " smaa . .	58 979	59 313.42	"	1.01
Pigvar (Steinbutt), stor middels	171 127	178 694.98	"	1.04
— " smaa . .	129 890	78 667.03	"	0.61
Tarbot " store . .	50 059	28 768.13	"	0.57
— " smaa . .	63 949	16 858.60	"	0.27

Fiskeri-opsyns-skibets virksomhed.

Ved de store tyske havfiskerier er der under fisketiden til stadighed stationeret et opsyns- og hjælpeskib paa fangstfeltet for paa forskellige maader at gaa fiskerne tilhaande.

Man er her i Tyskland meget fornøiet med resultaterne af opsynsskibets virksomhed.

Et saadant skibs opgaver er mangeartede. Det har stadig at opsøge de tyske fiskefartøier — dampere saavel som seilere — og herunder at yde dem sin assistance i enhver retning. Det bringer lægehjælp, hvor det trænges; det yder bistand i havaritifælde, og det bringer de forskellige fiskefartøier under-

retning om fangstforholdene. Seilfartøier, som paa grund af vindstille ikke kan komme frem til fangstfeltet eller som af samme aarsag ikke kan komme ind til fiskehavnen, slæber opsynsskibet frem, eller det lader fartøierne bugsere af sin dampchalup.

Opsynsskibets største betydning ligger imidlertid vistnok deri, at det efter at have indsamlet rapporter fra fiskeriflaaden om fangstforhold o. s. v. hurtigst muligt — som oftest telegrafisk — bringer underretning herom ind til afsætningsmarkederne. Paa sine krydstog noterer opsynsskibet hvert enkelt fiskefartøis plads, faar opgivet fangstudbyttet o. s. v., og heraf bliver det muligt at udfinde, hvor de bedste fiskepladse er, og dette indberettes straks til fiskeriselskaberne. Dette efterretningsvæsen er af den største betydning for havfisket, hvor et fiskefartøi ellers udelukkende er henvist til sine egne observationer eller til de ofte usikre oplysninger, de modtager gennem andre fiskere. Opsynsskibets indberetninger danner et sikkert og paalideligt holdepunkt for de udgaaende fiskere og ogsaa for fiskerne, idet ogsaa disse holdes à jour med fiskets gang.

Landbruget.

Gjennem høie todsatser, indførselstold og paabud om gennemførelsen af den strengeste kontrol søger Tyskland nu mere og mere at gjøre sig uafhængig af udlandet og selv at producere, hvad det behøver af korn, kjød og landbrugsprodukter overhovedet. Paa grund af befolkningens stadige vekst og forbrugsevnenes tiltagen inden landet har imidlertid disse bestræbelser endnu kun liden udsigt til at lykkes.

Indførselen af kvæg fra Sverige er ophørt.

Udførselen til Norge bestaar — som statistiken viser — væsentlig af hvede, rug og havre.

Spiritus. Heraf blev der i regnskabsaaret produceret 3 654 549 hl., hvoraf betydelige kvanta som denatureret spiritus er anvendt i industriens tjeneste.

Arbeidet for at anvende og nyttiggjøre spiritusen i industriens tjeneste fortsættes fremdeles. Foruden at der opstilles præmier for forbedrede metoder ved spiritusens anvendelse som belysningsmiddel og i husholdningens tjeneste ved kogning o. s. v., drives der stadige og ivrige forsøg paa at udbedre spiritusmotorerne, og man lover sig store resultater heraf. Allerede nu findes der i Tyskland 7 fabrikker, der som specialitet befatter sig med konstruktionen af denne slags motorer, og man haaber, at disse motorer vil komme til at fortrænge ikke alene benzinmotorerne, men ogsaa petroleumsmotorerne og damplokomobilerne.

I driftsaaret 1899—1900 fandtes der inden det tyske toldgebet 399 sukkerroefabrikker med en samlet produktion af 1 795 479 tons.

Disse fabrikker har forarbeidet 12 439 301 tons roer. Roerne blev indhøstet paa 426 732 ha.

Prisen paa kjøberoer bevægede sig mellem mk. 1.69 og 2.26 for 1 dz. og beløb sig i gennemsnit til mk. 1.91.

Resultatet af roeavlens var bedre end det foregaaende aar, samtidig som ogsaa roernes sukkergehalt viste sig at være større iaar. Til fremstilling af 1 kg. raasukker blev nemlig af sukkerroefabrikerne forbrugt ialt kun 7.37 kg. roer mod 7.48 kg. forrige aar.

I „Technische Rundschau“ for 18de juli 1900 omtales en opdagelse af prof. Classen i Achen, som muligens turde have interesse for norsk industri.

Classen har nemlig paavist, at man ved at behandle sagspaan med koncentreret svovlsyre under visse omstændigheder kan erholde druesukker. Iagttagelsen er ikke ny, forsaavidt som Simonsen i Kristiania og flere før ham af cellulose (sagspaan) har erholdt en direkte forgjærbar substans, rimeligvis druesukker. Men forskjellen paa Classens metode og de ældre ligger deri, at medens man tidligere ophedede sagspaanen med fortyndet svovlsyre under tryk, saa benytter Classen en koncentreret syre af 55°—60° Baumée, som han lader indvirke ved almindelig temperatur, men under et meget højt tryk (hydraulisk presse). Han erholder herved 40—60 pct. udbytte af den anvendte sagspaan. Classen angiver følgende detaljer for fremgangsmaaden: 1 vegtdel lufttørret sagspaan (15 pct. vand) tilsættes $\frac{3}{4}$ vegtdel svovlsyre af 55 à 60° B., og blandingen presses, til der opstaar en fast, mørkt farvet masse. Denne presses yderligere en halv time, hvorpaa den udkoges med vand efter først at være knust. Opløsningen neutraliseres med kulsur kalk og giver efter inddampning en næsten farveløs sirup.

Skulde Classens opdagelse bekræfte sig, turde den finde anvendelse i Skandinavien, hvor man jo ved sagbrugene faar store mængder spaan, som for det meste ikke udnyttes.

Mekanisk træmasse.

Som det var at vente, kunde de i forrige vinter herskende abnorme noteringer for vaad masse ikke holde sig længe, og priserne gik i løbet af vaaren betydelig tilbage, om end ikke i den udstrækning, som almindelig ventet. Tør masse holdt sig derimod temmelig uforandret, idet der fra vinteren af var meget smaa lagre tilbage af denne sort, og desuden de fleste svenske fabriker paa grund af vandmangel i temmelig lang tid var forhindret fra at arbejde med fuld kraft. Da der derfor om høsten pludselig opstod en sterk efterspørgsel fra Tyskland, blev denne for den største del dækket af træmasse i vaad tilstand, hvorefter der alene i oktober—december f. a. blev befordret flere tusinde tons til Sachsen over Hamburg og Stettin. Denne omstændighed skyldes det ogsaa, at priserne — tiltrods for den træge efterspørgsel fra hovedkonsumtionslandet England — endnu kunde holde sig paa omtrent samme høide som om sommeren og høsten.

I den sidste tid skal forøvrigt udsigterne for de sydtyske og Harzer-sliberierne have bedret sig betydelig, og et yderligere prisfald paa mekanisk masse er vel derfor kun et tidsspørgsmaal, isærdeleshed da vandforholdene i Skandinavien i vinter har været noget nær normale.

Sulfatcellulose.

Ogsaa for denne kvalitet er noteringerne betydelig lavere end ifjor, hvad der vel hovedsagelig er at tilskrive den formindskede produktion af bogtrykpapir, hvortil der hovedsagelig anvendes sulfat. Dertil kommer ogsaa, at den ifjor herskende livlige efterspørgsel fra Amerika, navnlig de Forenede Stater, pludselig ophørte, og ligeoverfor dette formaaede en ganske livlig efterspørgsel fra Tyskland og Østerrige, navnlig efter billigere sorter, ikke at øve nogen indflydelse. Sulfatcellulosen vil imidlertid vistnok have bedre udsigter til at kunne holde de nuværende høje priser end mekanisk træmasse.

I sodacellulose er der gjort faa forretninger. Den store efterspørgsel, som man ifjor havde fra de Forenede Stater, lader til iaar at skulle udeblive.

Norsk pakpapir. De gunstige konjunkturer, hvormed fjoraaret gik ind, holdt sig hele aaret igjennem, idet efterspørgselen var temmelig livlig og priserne høje. Der var imidlertid ved begyndelsen af dette aar flere tegn til, at priserne skulde synke noget.

Finere pakpapir fra Sverige. Herom gjælder nogenlunde det samme, som ovenfor er sagt. Efterspørgselen var en tid saa stor, at fabrikerne ikke kunde tilfredsstille den, og da disse desuden var komne overens om en fast tarif, bidrog dette til at holde priserne oppe i en betydelig højde, og der er ingen tegn til, at der i den første tid heri skal indtræde nogen forandring.

De stadig stigende priser i trykpapirindustrien var en tid ifjor saa trykkende, at de større tyske blade endog tænkte paa selv at overtage fabrikationen af det trykpapir, de behøvede. Imidlertid er der al udsigt til at vente et omslag i konjunkturerne. Produktionen stiger stadig og i en grad, der menes meget snart at ville overstige forbruget.

Jern.

Sjelden har vel en industrigren kunnet begynde et nyt driftsaar under saa heldige auspicer som den tyske jernindustri i 1900. Efterspørgselen var uhyre; mange jernverker havde allerede i begyndelsen af aaret bortkontraheret sin produktion for lang tid fremover, og kun i de allerfærreste tilfælde saa man sig istand til saa prompte, som man kunde ønske, at tilfredsstille de ordres, som strømmede ind. Disse lovende udsigter for et udmerket driftsaar blev imidlertid for endel ødelagt ved flere omstændigheder, som traadte hindrende iveien. Den mest skjæbnesvangre af disse var den herskende kulnød.

Tysklands kulgruber var ikke istand til i fuld udstrækning at tilfredsstille de krav, som blev stillet til dem. De gruber, som allerede var i drift, viste sig utilstrækkelige, og det lod sig ikke gjøre paa saa kort varsel at forsøge paa at aabne nye, saameget mere som man havde vanskeligt for at skaffe sig den fornødne arbejdshjælp.

Med kulknapheden fulgte naturnødvendig en kulfordyrelse. Da der hertil

i løbet af aaret udbrud en arbeiderstreik i de bøhmiske kulgruber og en lignende i de amerikanske grubefelter, naaede stramningen paa kulmarkedet en saadan høide, at der, da vinteren nærmede sig, og behovet for husholdningskul gjorde sig sterkere gjældende, en tid lang herskede en formelig panik. Den abnorme tilstand paa kulmarkedet maatte naturligvis virke meget føleligt paa den tyske jernindustri, og dette har da ogsaa for en del foranlediget de tyske jernverker til at indkjøbe større kulfelter for til enhver tid at kunne dække sit behov fra egne gruber. Overalt har dette imidlertid ikke ladet sig gjøre, og den tyske jernindustri maa derfor ogsaa i fremtiden regne med vanskeligheder med at skaffe brændemateriale.

Foruden mangelen paa kul var der i det forløbne aar ogsaa en anden omstændighed, som vakte endel uro paa det tyske jernmarked, nemlig frygten for, at Amerika skulde faa indpas paa dette.

Under den mangel paa raamateriale, hvorunder mange tyske verker led, havde priserne naaet en saadan høide, at de amerikanske jernproducenter kunde begynde at tænke paa at indføre sit raajern til Tyskland. Saadan forsendelse kunde imidlertid paa grund af de store fragtomkostninger med fordel kun ske i den tid, da udskibningen af den amerikanske bomuldshøst stod paa, idet der da var anledning til for en meget billig fragt, ja endog ganske gratis at faa jernet fragtet sammen med bomulden som svært gods eller ballast. Da bomuldstransporten ophørte, maatte derfor ogsaa jernexporten indstilles, og det amerikanske raamateriale, som er blevet indtørt, er i virkeligheden ubetydeligt.

Efter jern fra Sverige var der ved aarsskiftet for to af hovedartiklernes vedkommende — fint rujern og jern til fremstilling af staalrør — saa stor efterspørgsel, at behovet neppe har kunnet tilfredsstilles, og disse sorter vil derfor kunne gjøre regning paa meget høie priser. De andre sorter derimod har maattet lide under den almindelige mathed paa de udenlandske markeder, og der var i den sidste del af fjoraaret kun tale om ubetydelige ordres.

Priserne er gjennemgaaende gaaet noget tilbage og opgivet til mk. 24 cif. Hamburg for prima smedejern, til mk. 22.50 for prima valset jern og mk. 23.25 for bedste hestekosøjern.

De høiere priser sommeren 1900, da prima smedejern noteredes i ca. mk. 28.50 pr. 100 kg., har uden tvil bevirket, at der er blevet benyttet mindre Lancashire-jern.

Indførselen af jernmalm til Tyskland, der i aaret 1895 gik op til 2 017 136 tons, hvoraf 613 920 fra Sverige, udgjorde i aaret 1900 4 107 789 tons, hvoraf 1 437 555 fra Sverige.

Det fremgaar af de anførte tal, hvilken stor opgave det maa være for os, saavel for Norge som for Sverige, hvorfra der jo ogsaa nu er oppe tanken om export af jernmalm, at løse spørgsmaalet om maaden, hvorpaa vi selv kan nyttiggjøre os vor malm til tilvirkning af jern og staal.

Tysklands hovedsagelige indførsel af sten i aaret 1900 bestod af:

Raa blokke	110 491 tons
hvoraf fra Sverige	14 044 „
Schweiz	48 792 „
Danmark	9 118 „

	Anden raa sten	327 669 tons
hvoraf fra	Sverige	33 010 "
	Østerrige-Ungarn	104 507 "
	Schweiz	18 238 "
	Brolægningssten, blot tilhuggen	563 612 "
hvoraf fra	Sverige	411 054 "
	Norge	19 855 "
	Østerrige-Ungarn	56 017 "
	Sten i sagede blokke	3 434 "
hvoraf fra	Sverige	1 197 "
	Norge	2 139 "
	Grove, uslebne stenhuggerarbejder ikke af alabast eller marmor	18 434 "
hvoraf fra	Sverige	12 951 "
	Norge	2 762 "
	Bygningssten, blot tilhuggen	70 659 "
hvoraf fra	Sverige	27 962 "
	Belgien	17 599 "

Af sand- granit- og brolægningssten indførtes der i aaret 1900 til Hamburg 100 527 tons fra Sverige og 6 981 tons fra Norge.

Importen fra Norge og Sverige til Hamburg af sten havde i aaret 1899 naaet sit højdepunkt og gik i aaret 1900 ikke ubetydelig tilbage. Hovedgrunden hertil var den, at den hamburgske stat i det sidste aar tiltrængte langt mindre end i aaret 1899.

Priserne holdt sig ikke fuldt saa høje som i aaret 1899, men var dog meget gode mod tidligere aar, og de kommuner, som hovedsagelig pleier at dække sit behov med svensk vare, holdt sig noget tilbage.

Frisen var for nr. 1 „Reihensteine“ ca. mk. 60.63 pr. kubikmeter, ca. mk. 2 billigere end i aaret 1899, og mk. 8 pr. kvadratmeter for nr. 2 stene — ca. $\frac{1}{4}$ mk. pr. kvadratmeter billigere end i 1899.

Saakaldte brostene stod i en pris af mk. 10.25 pr. kvadratmeter, d. v. s. mk. 2.50 pr. kvadratmeter billigere end i aaret 1899. Prisen paa kantsten og „Werksteine“ holdt sig i aaret 1900 omtrent paa samme høide som aaret 1899, om end ogsaa her noget mindre efterspørgsel gjorde sig gjældende. Polygonalstene kostede 21—25 mk. pr. m³, mod 20—24 mk. i aaret 1899¹

J o d .

Af hensyn til vore jodfabrikanter paa Norges vestkyst hidsættes angaaende jodmarkedets nuværende stilling endel fra et tysk fagskrift hentede bemærkninger, som jeg tror kan være af interesse.

Over forbruget af jod i forrige aar foreligger der endnu ingen opgaver.

Opgaverne for aaret 1899 viser, at forbruget havde aftaget meget betydelig fra aaret 1898, samtidig som det chilenske syndikat, der hidindtil ganske har behersket markedet, sad inde med uhyre forraad.

Denne omstændighed, at forraadet stadig ophober sig, samtidig med at den japanske konkurrence bliver stadig mere følelig, har betydelig røkket den monopoliserede stilling, det chilenske syndikat hidintil har indtaget paa markedet, og man frygter for, at der paa jodmarkedet vil indtræde en krise af den alvorligste art.

Priserne er siden august f. a. dalet fra 7½ d pr. unze til 6 d pr. unze.

Den japanske jodindustri gjør fremskridt aar for aar, og allerede nu producerer landet tilstrækkeligt ikke alene til at dække eget behov, men ogsaa til en betydelig export.

Kalcium-karbid.

Heraf indførtes der fra Sverige til Tyskland i aaret 1900 ca. 1 500 tons og fra Norge ca. 1 300 tons.

Markedet var lige til senhøstes i stadigt nedadgaaende, og solgtes der under sommer- og høstmaanederne karbid til meget daarlige priser, antagelig mk. 17 à 17.50 cif. Hamburg, Stettin. Som følge heraf var der i oktober, da karbidkonsumtionen begynder, ophobet store lagre af karbid paa flere steder i Tyskland, og importen i vinterens løb var derfor ubetydelig.

Ifjor høst dannedes der som bekjendt af i karbidindustrien interesserede fabrikker et syndikat for at holde oppe markedspriserne for karbid inden Tyskland. Dette lykkedes imidlertid kun for en kort tid, og syndikatet, som begyndte med en pris af mk. 25 pr. 100 kg. cif. Stettin, Hamburg, saa sig snart nødsaget til at nedstemme sine fordringer for ikke at blive udestængt fra markedet af andre fabrikker.

Handelen med karbid til oversjøiske lande lettedes betydelig gjennem de af Seeberufsgenossenschaft i Hamburg udarbejdede forskrifter for emballering og indlastning af kalcium-karbid. Fragterne for denne vare holder sig gjennemgaaende høje; imidlertid har dog endel rederier nedsat sine fordringer, saaledes at handelen med karbid, navnlig med Brasilien, Australien, Japan og Indien har kunnet udvide sig ganske betydelig.

Øl.

Endnu bliver der hvert aar expederet enkelte partier norsk øl over Hamburg til oversjøiske lande. Imidlertid bliver kvantumet aar for aar ringere, og det norske øl maa mere og mere vige pladsen for andre billigere, navnlig tyske ølsorter.

Tyskland udførte i aaret 1900 af øl paa fad 72 500 tons, af øl paa flasker 38 800 tons, hovedsagelig til Sydafrika, Kap, Ostindien, Kina, Australien og Sydamerika.

Fyrstikker.

Da prisen paa raamateriale i forrige aar betydelig fordyredes, forhøiede fabrikerne priserne paa fyrstikker, i en tilsvarende grad, og exporten, navnlig fra svenske fabrikker, udviklede sig tilfredsstillende.

Der indførtes til Hamburgs frihavn for videre export i aaret 1900

fra Sverige til en værdi af mk.	2 492 500
„ Norge - - - - „	79 000

Omsætningen

mellem Norge og distriktets vicekonsulater i aaret
1900.

Import fra Norge:

Til Altona

Stokfisk . . .	400 kg.
Sild . . .	200 „

Til Cuxhaven

Brosten . . .	1 205 tons
Planker . . .	23 std.

Til Harburg

Brosten	2 341 tons
Ildfast sten	725 „
Gavntømmer	1 496 „
Saltet sild	700 „

Export til Norge:

Fra Altona

Alun	290 tons
Terpentinolje	120 „
Hvede	43 „
Stenkul	52 „

Fra Harburg

Oljekager	855 „
Cement	634 „

Tysklands

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Guano, kunstig	125 315	22 856	11 787	—
Klid	7 580 470	97 174	125 655	—
Bomuldsgarn 2-traaders dobb trds	4 420	—	16 142	385
Vævning, tæt, bleget . .	5 095	—	22 583	626
Do. farvet	8 110	—	204 312	2 044
Possementv. af bomuld .	388	—	31 936	357
Strømper - do.	338	—	98 131	223
Vævning, utæt, bleget, far- vet, trykket	2 825	—	10 274	285
Broderier	1 062	—	6 720	92
Bogtrykkertyper	298	—	9 123	430
Fine blyvarer	244	—	16 079	1 292
Grove lørstenbinderva- rer	—	—	12 314	236
Lak og lakfernisser . .	8 999	—	15 041	1 064
Soda, kalcineret	3 729	—	443 163	9 710
Potaske	15 218	—	157 610	3 487
Anilin og andre tjære- farvestoffe	11 741	—	237 812	1 126
Kalciumkarbid	76 807	13 157	2 241	—
I	74 113	55 626	87 327	—
Quebrachotræextrakt . .	61 547	—	74 749	2 299
Glycer n, rensed	18 014	—	13 864	595
Jod	2 362	186	294	—
Natron, svovlsur og sur- svovlsur	94 500	7 900	369 353	—
Zinkaske, zinkhvidt . .	48 713	—	149 087	7 037
Farver og garvestoffe, ikke før nævnt	20 085	—	21 816	650
Kemiske fabrikata . . .	11 572	—	23 589	567
Drogueri- og apoteker- varer ufuldst. dekla- reret	—	—	1 852	217
Vinkeljern	8 271	—	2 156 413	27 204
Jernbaneskiner	3 428	—	1 556 564	6 684
Stænger af smedejern . .	378 092	—	1 725 328	12 876
Plader og blik af do., raa .	36 291	—	1 673 626	12 221
Jerntraad, raa	73 884	—	940 740	26 925
Do. fortinnet og kobret .	13 229	—	757 652	9 053
Reb af jerntraad	1 767	—	30 443	3 042
Jernbaneakser og hjul .	21 093	—	468 745	7 490
Jernrør, valset, trukket af smedejern, raa . . .	202 622	—	397 563	5 232
Grove jernvarer	172 432	—	1 043 776	14 196
Jernvarer, emaillet . .	4 402	—	175 127	1 785

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Jernvarer afsløbne, ferni- serede, forzinkede	49 073	—	406 861	6 838
Fine støbejernvarer	6 477	—	78 421	1 636
Do. smedjernvarer	15 029	—	169 792	2 370
Symaskiner uden fod- stykke	19 854	—	58 068	1 227
Velocipeder og dele deraf	3 847	—	15 664	275
Knivvarer og skjære- verktøi, fine	996	—	54 388	238
Rom. cement	772 883	—	5 439 919	154 431
Kaolin, feldspat etc.	2 652 885	135 491	1 598 551	—
Thomasfosfatmel	1 034 808	—	1 745 633	34 151
Ertse	52 384	2 068	2 960	—
Sølv, myntet	368.57	—	317.99	10.87
Do. raat	1 674.32	—	2 848.53	50.02
Hamp, foruden aloë og manilla	464 058	—	181 063	14 030
Hvede	12 938 638	—	2 950 769	24 174
Rug	8 933 333	—	760 916	114 708
Havre	4 623 514	—	1 059 976	19 085
Malt af havre og byg	1 098 526	—	100 213	5 655
Levende planter	117 669	—	49 313	1 290
Poteter	1 776 827	—	1 808 147	40 145
Kjøkkenurter, friske	1 574 790	—	430 120	5 675
Speilglas, belagt	446	—	9 296	491
Glas- og emaillevarer	4 707	—	35 390	1 001
Sengefjær, rensede	9 970	—	11 817	771
Huder af kalve, kalkede og tørre	101 249	2 081	41 534	—
Do. af hornkvæg, saltede og grønne	490 248	—	245 092	4 736
Do. kalkede og tørre	340 864	—	46 546	1 759
Kobbe og sælhundeskind	256	26	126	—
Gjedeskind, raa, be- haarede	23 547	396	15 962	—
Huder af pelsdyr	30 874	84	20 630	100
Hvalfiskebarder	621	212	12	—
Finbarder	360	357	10	—
Bygnings- og gavntøm- mer bearbejdet med øks eller sag paa tversiden	25 472 371	42 763	1 826 102	—
Do. saget „kanthölzer“	16 425 512	427 513	1 299 952	—
Snedkerarbejder, grove	318 884	6 623	291 043	4 012
Trævarer, fine	15 681	—	131 617	551
Kurvfløtning, fin	801	—	8 007	418
Varer af animal. og vegetabil. snitsstofe	6 556	—	45 844	499
Humle	27 163	—	96 483	1 084
Fortepianoer	841	—	121 852	1 827

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Astronomiske instru- menter	132	—	2 733	37
Lokomotiver og loko- mobiler	43 084	—	122 926	5 937
Landbrugsmaskiner. .	288 250	—	129 549	1 210
Bryggeri- og brænderi- maskiner	1 058	—	26 095	3 166
Møllermaskiner. . . .	10 548	—	61 072	6 844
Elektriske do.	43 500	—	129 178	4 083
Maskiner for træmasse og papirfabrikation .	3 972	—	62 779	1 677
Maskiner, at skjære og perforere metaller . .	5 528	—	16 258	169
Løftmaskiner	16 656	—	35 198	1 348
Maskiner til industrielt brug	175 205	1 314	1 007 748	10 480
Jernbanevogne	61	—	1 361	10
Kautschuk og guttaperka	134 802	616	47 697	—
Do. traad overspunden	1 492	—	24 813	612
Varer af haard gummi	261	—	8 977	154
Klæder, undertøi, pynt af halvsilke	77	—	3 495	39
Do. af bomuld og uld for mænd og gutter	438	—	12 002	500
Do. do. for kvinder . .	592	—	38 361	981
Andre klæder af vege- tab. spindestof	474	—	12 800	311
Corsets	215	—	10 774	255
Undertøi af bomuld og lin	243	—	22 273	562
Damehatte af filt og tøi, garneret	65 532	—	111 201	8 941
Klæder, ufuldstændig deklareret.	—	—	312	36
Messing og tombak . .	22 141	1 643	44 212	—
Kobberlegeringer, stæn- ger og plader	7 232	—	31 537	1 845
Kobbertraad	337	—	74 555	1 311
Traad af kobberlege- ringer	427	—	21 491	578
Telegrafkabler	504	—	154 440	2 775
Kobbersigt og kobber- dug	241	—	3 297	277
Grove messingvarer . .	2 156	—	19 767	826
Fine kobbervarer . . .	1 452	—	12 705	430
Fine messingvarer . . .	8 618	—	76 175	1 362
Telefon- og telegrafappa- rater	175	—	4 283	213

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Fine varer af kobber og messing, forniklede	4 754	—	22 906	368
Varer af ædle metaller	329.69	—	854.63	6.27
Do. af rav, celluloid, elfenben	702	—	5 382	91
Legetøi	—	—	324 930	774
Spundne varer	1 523	—	18 197	245
Læder og lædervarer	26 516	—	45 761	532
Lakeret og farvet læder, hanskelæder	10 469	—	53 533	267
Grove lædervarer	3 337	—	14 495	230
Fine sko af, eller i forbindelse med læder	7 921	—	5 840	205
Fine lædervarer	2 393	—	15 898	208
Varer af fin voxduk	1 243	—	7 105	494
Lærredsgarn, 1 trd.	5 363	—	1 588	396
Sygarn, accomoderet	1 432	—	1 876	215
Sytraad, accomoderet	2 921	—	1 422	99
Rebslagervarer	455	—	63 383	1 105
Lærred, ufarvet	589	—	13 702	855
Bøger, karter og musik- sikalier	44 726	—	140 585	873
Kobberstik og farve- trykbilleder	6 999	—	61 051	252
Malerier og tegninger	5 807	60	3 877	—
Vin, foruden champ.	7 882	—	80 766	852
Ferskvandsfisk, ikke le- vende	34 147	951	19 302	—
Sild, fersk	265 541	22 310	4 310	—
Anden fisk	133 381	11 377	28 275	—
Stokfisk	10 192	5 808	427	—
Fisk, tilberedt	4 232	26 69	1 462	—
Dadler, tørre	15 318	—	17	3
Kardemomme	555	—	5	3
Sild, saltet, i fade	1 333 067	119 714	872	—
Do. til gjødning	4 578	1 237	—	—
Kaffesurrogater, foruden cichori	178	—	7 599	2 053
Johannesbrød	6 756	—	24	4
Sago, tapioka	29 553	—	1 808	742
Gryn	57 081	—	309 725	17 699
Hvedemel	3 36 730	—	320 341	55 577
Rugmel	16 321	—	935 236	451 406
Mel af andet korn	6 838	—	45 811	26 055
Hummer	4 644	1 918	35	—
Ris	—	—	1 298 135	24 455
Cigaretter	3 855	—	639	89
Cigarer	3 125	—	4 821	401

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Raasukker	—	—	5 629 955	5 574
Sukker i toppe	—	—	4 257 071	183 445
Sukker forøvrigt	—	—	171 833	34 683
Rapsolje i fade	1 979	—	79 973	3 445
Oljekager	4 996 149	—	1 403 497	50 698
Oleomargarin	217 604	—	41	33
Fisk- og kobbespæk	157 752	91 454	2 547	—
Træmasse	147 725	24 740	69 107	—
Cellulose	225 594	21 858	666 135	—
Pak- og voxdupapir	27 531	2 542	237 733	—
Kulørt, guld- og sølv- papir	1 970	—	75 723	565
Skrivpapir	11 437	—	68 821	1 781
Linoleum	9 821	—	33 090	3 057
Papir og papvarer ikke før nævnt	—	—	142 318	2 674
Silke- og halvsilkebaand med metaltraad	113	—	1 010	55
Silketøier, duge og shawls	2 953	—	2 307	55
Halvsilkebaand	180	—	9 033	119
Halvsilketøier	1 479	—	34 129	246
Brolægningssten	5 636 124	198 555	234 880	—
Møllesten	22 356	—	87 948	9 049
Sten i sagede blokke	34 340	21 399	5 856	—
Stenhuggervarer, ikke af marmor	184 347	27 629	28 025	—
Kokes	5 126 904	—	22 291 880	125 070
Hatte af straa, ikke garnerede stk.	1 919 833	—	2 636 165	131 817
Hatte af straa garnerede	112 755	—	899 219	95 572
Straa- og bastvarer, ufuldst. deklareret	—	—	29	1
Blærer, tarme, ikke til føde	229 960	—	27 490	378
Mangefarvede lervarer	16 906	—	138 195	5 349
Porcelænsvarer	2 142	—	54 806	2 071
Faareuld, raa	115 687	—	37 398	552
Kamgarn, enkelt, ufarv. ubleget	3 053	—	34	5
Uldgarn, enkelt, raat	17 268	—	28 626	190
Do. dobbelt, raat	7 504	—	15 344	310
Do. bleget, farvet, enk.	5 184	—	6 753	546
Do. do. dobb.	4 248	—	11 623	231
Do. do. tredobb.	16 669	—	25 075	597
Filtvarer	496	—	17 579	240
Gulvtæpper, vævede	5 962	—	13 041	352
Strømper	556	—	26 996	685

Varesort:	Total- indførsel d. c.	Heraf fra Norge d. c.	Total- udførsel d. c.	Heraf til Norge d. c.
Tøj- og klædesvarer	—	—	213 319	6 804
Plysch	141	—	6 766	230
Possementvarer af uld	64	—	14 113	121
Zink, valset	1 446	—	167 090	4 566
Varer, ufuldst. deklareret	—	—	39 879	1 193

Indførsel

fra Norge til Hamburgs frihavn i aaret 1900 af varesorter, hvoraf der er indført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Kaffe, raa	6 200	Kalk, fosforsur	23 110
Rosiner	28 690	Kaolin	103 610
Frisk frugt	27 950	Slibestene etc.	7 250
Vin paa fad	5 990	Antimon og arsenmalm	5 710
Spiritus, raa og raffineret	64 750	Jernmalm	30 830
Likører og andre brændevine	32 540	Guld- og sølverts	5 460
Øl	58 640	Kobbermalm	34 450
Eddik i fad	32 270	Andre malme	6 130
Kümmel	35 100	Bly, raat	24 960
Risaffald og klid	308 110	Jern i stykker	38 520
Skibsbrød og andet brød	5 330	Affald af jernfabrikationen	7 750
Sild, saltet	1 416 510	Stang- og smedejern	86 310
Sardiner	78 200	Staal	16 210
Ansjovis	118 050	Kobber, raat	34 770
Anden tilberedt fisk	185 620	Guld og sølvaffald	16 590
Tørret fisk	6 311 180	Gult metal	136 780
Fersk fisk	1 071 050	Messing, raat	121 330
Hummer	213 540	Zink, raa	16 260
Vildt og fjærkræ	64 960	Andre ikke nævnte metaller	36 470
Saltet og røget kjød	45 030	Messingblik	7 740
Andet tilberedt kjød	8 490	Hestehuder	6 830
Smør, kunstigt	35 350	Oksehuder, raa og saltede	66 500
Melk, kondenseret	305 410	Do. - tørrede	28 170
Do. konserveret	5 080	Kalvehuder	200 390
Konserver	6 610	Faare- og gjedeskind	127 520
Planker, bord etc.	382 520	Sælhundskind	36 860
Stavtræ	24 760	Hjorte-, raa- og rensdyrskind	140 590
Asfalt	8 720	Pelsskind	130 930
Sand-, granit og gadesten	193 460	Færdigt pelsværk	19 210
Gummi elasticum	37 140	Andet læder	12 690
Oxalsyre	5 540	Limlæder	5 990
Jod	412 900	Hvalfiskbarder	179 330
Engelsk salt	11 880	Guano	393 900
Træspritus	9 530	Okse-, ko- og kalvehaar	5 340
Forskj. droger og kemikalier	235 580	Sengefjær	25 930

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Lim	186 670	Trævarer, fine	25 970
Margarin	5 440	Gummisko	5 790
Stearin	6 440	Papir	2 181 630
Talg	22 710	Pap	8 830
Benfedt	102 120	Papirtapeter	8 140
Tran	2 035 140	Bøger, (musikaliere)	40 970
Mineralske smøreoljer	5 790	Malerier	315 380
Forskj. slags gavntømmer	231 340	Grove jernvarer	7 150
Træmel	14 100	Jernspiger	674 260
Træmasse	869 970	Velocipeder og dele deraf	10 600
Filler	24 610	Andre fine jernvarer	68 500
Uldvarer	13 380	Kobber- og messingvarer	6 420
Bomuldsvarer	7 260	Andre metalvarer	29 200
Gårdinstoffe af bomuld	46 120	Maskiner og dele deraf	335 570
Seildug	5 470	Fysikalske etc. instrumen-	
Færdige klæder	5 950	ter	15 260
Nyt tougverk	15 170	Skydevaaben og dele deraf	16 000
Kork	22 800	Fyrstikker	79 060
Møbler	6 910	Gjenstande for museer	10 500
Tønder	43 920	Passagergods	100 390
Trævarer, grove	246 470	Guldnynt	12 500

Udførsel

fra Hamburgs frihavn til Norge i aaret 1900 af varesorter, hvoraf der er udført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Kaffe, raa	5 745 700	Ingefær, raa	22 440
The	144 400	Kanel	5 890
Kakao	315 600	Cassia lignea	28 170
Stivelsesukker	6 950	Appelsiner	143 660
Krystalsukker	1 023 780	Citroner	6 760
Raffinade	2 911 080	Figener	15 140
Farin	174 280	Korinter	25 470
Sirup	66 710	Rosiner	171 850
Honning	21 840	Mandler	89 560
Tobak, raa	140 220	Sukat	5 740
Røgetobak	20 190	Val- og hasselnødder	18 430
Skraatobak	5 080	Svedsker	64 110
Cigarer	449 100	Anden tørret frugt	40 330
Cigaretter	98 710	Friske vindruer	9 740
Ris, skallet	76 620	Frisk frugt	72 100
Sago	47 500	Friske grøntsager	83 110
Peber	78 510	Vin i fad	414 930
Piment	19 180	Do. i kasser	71 240
Kardemomme	27 350	Champagne	12 430
Kryddernellik	12 560	Rum	6 660

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Cognac	15 950	Blaatræxtrakt	10 140
Likør	5 960	Indigoextrakt	10 320
Frugtsaft	6 420	Bogtrykkersvæerte	77 910
Øl	90 510	Karamel	15 710
Eddik i fad	5 610	Garvestofextrakter	130 640
Mineralvand	8 330	Dividivi	32 960
Hvede	34 860	Knoppern (galæbler)	36 060
Rug	5 300	Myrobalaner	5 560
Byg	159 050	Terra katechu	15 850
Mais	499 350	Terra japonica	5 750
Malt	125 960	Andre vegetab. farve- og	
Erter	10 230	garvematerialier	11 190
Humle	450 840	Alizarin	47 390
Poteter	37 690	Anilin	27 830
Stivelse	48 060	Anilinfarver	305 650
Potetesimal	10 940	Jernoxyd, rødt	10 620
Dextrin	16 710	Okker	7 020
Hvedemel	2 721 070	Oljefernis	19 950
Rugmel	1 681 270	Anden feris	148 490
Andet mel	423 260	Blanksvæerte	11 800
Gryn etc.	379 070	Ultramarin	6 300
Risaffald og klid	9 680	Vitriol, blaa	9 730
Sild, saltet	6 380	Zinkhvidt	7 200
Tilberedt fisk	26 820	Zinnober	9 860
Tørret fisk	10 230	Malerfarver	90 510
Fersk fisk	24 330	Siderosthen	6 440
Vildt og fjærkræ	30 860	Andre farve- og garvestoffe	27 360
Røget og saltet kjød	892 910	Medicinske rødder	7 310
Pølser	12 790	Kamfer, raffineret	22 630
Andet tilberedt kjød	65 100	Guttaperka	53 860
Smør, kunstigt	203 040	Harpix og galipot	115 310
Smult	335 270	Lakrits	30 750
Ost	131 630	Schellak	18 930
Æg	93 840	Gummi arabicum	12 250
Kondenseret melk	5 500	Do. elasticum	23 680
Salt, sjø- og kog-	223 770	Ricinusolje i kasser	9 250
Kjødextrakt	30 680	Anisolje	8 280
Konserver	67 170	Bergamotolje	5 600
Chokolade	37 710	Terpentinolje	31 640
Kakaomasse	10 380	Andre ætheriske oljer	25 210
Konfekturer	73 550	Boråyre	8 170
Stavtræ	13 220	Karbolsyre	7 430
Asfalt	27 570	Salicylsyre	9 970
Cement	422 770	Svovlsyre	90 980
Gibs	22 700	Vinstensyre	8 390
Marmor, raa	29 210	Andre syrer	5 770
Møllestene	69 090	Alun	6 840
Brændemateriale	14 260	Salmiak	15 270
Indigo	29 240	Bromkalium	5 230
Blaatræ	18 870	Jod etc.	11 440

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Citronsur kalk	21 110	Pelsskind I.	10 790
Glaubersalt	8 430	— II.	152 600
Kalcineret soda	98 350	Færdigt pelsverk	99 960
Dobbelt kulsur soda	8 050	Suaaleleder	272 200
Klorsur kali	6 650	Andet læder	399 660
Kaustisk „	242 360	Elfenben	6 450
Potaske	163 320	Benmel	9 400
Chilialpeter	122 180	Tarmer	35 450
Kalialpeter	50 140	Chlorkalium	7 800
Renset vinsten	6 720	Andre gjødningssalte	58 860
Medicinske salte	20 990	Superfosfat	8 350
Borax	8 650	Hestehaar	37 910
Chloroform	12 580	Børster	57 430
Renset glycerin	39 690	Sengfjær	271 610
Svovl, raa	24 010	Fjær til pynt	5 580
— rensed	21 270	Gelatine	13 790
Tobaksauce	10 150	Lim	68 220
Æther	43 430	Parafin, vaselin	39 700
Essenser etc.	8 530	Hvalrav	460 250
Andre droger	231 250	Bryggerbeg	25 590
Pimpsten	9 290	Talg	14 750
Kaolin	6 580	Benfedt	23 150
Lithografistene	6 140	Tran	47 580
Slibestene	12 420	Raffineret petroleum	32 910
Andre jordarter	5 910	Mineralske smøreoljer	432 780
Grafit	10 110	Stenkulstjæreolje	16 530
Manganerts	11 900	Bomuldsfrøolje	105 660
Valset bly	85 400	Kokusnødolje	41 680
Raajern	117 580	Olivenolje i fad	41 950
Vinkeljern	22 660	— i flasker	8 300
Stang- og smedejern	48 460	Sesamolje	49 380
Staal	12 140	Andre spiseoljer	64 690
Kobber, raa	34 410	Palmeolje	75 270
— i stænger og plader	31 680	Olein	29 410
Gulmetal	195 810	Græsfrø	20 910
Messing, raa	16 740	Kløverfrø	65 910
Zink, raa	14 030	Rapsfrø	65 930
Raa tin	24 490	Andre frøsorter	6 320
Andre metaller	43 720	Bomuldsfrømel	585 400
Valset jernblik	10 370	Oljekager	211 470
Messingblik	42 860	Nøddetræ	35 990
Jerntraad	51 810	Andet europæisk gavntømmer	105 110
Staaltraad	8 650	Cedetræ	8 450
Kobbertraad	284 040	Mahognitræ	18 670
Messingtraad	71 780	Korketræ	100 110
Heste	6 020	Andet fremmed gavntømmer	19 930
Hestehuder	72 850	Træ til furnering	39 140
Oksehuder, saltede	751 490	Piassava	17 470
— tørrede	519 340	Stolerør, raa	12 160
Faar-, lam- og gjedeskind	10 670	— bearbejdede	10 310

Varesort :	Mk.	Varesort :	Mk.
Bark	76 760	Andre færdige klæder . .	1 209 130
Kurvflætning	15 000	Klæder etc. af kautschuk .	9 100
Raa stokke	6 790	Færdige kunstige blomster .	13 070
Lévende planter	81 910	Diverse manufakturvarer .	821 020
Blomster etc.	10 000	Nyt tougverk	33 370
Træmasse	8 730	Seilgarn	163 190
Manillahamp	58 820	Tauge af asbest	5 530
Filler	20 530	Andre rebslagervarer . . .	60 980
Raa faareuld	313 980	Straahatte	184 920
Kamgarnsuld	10 230	Straamatter	41 190
Shoddyuld	94 770	Træspiger	6 050
Silketraad	15 020	Fine kurvflætninger . . .	51 100
Floretsilke	8 940	Grove korkevarer	9 280
Bomuld	179 960	Kork	14 000
Bomuldsaffald	16 570	Møbler	109 660
Hamp	14 250	Grove trævarer	71 880
Jute	277 950	Fine —	402 270
Blaar og verk	14 150	Paraplyer	58 680
Bomuldsgarn	540 460	Paraplydele	42 700
Uld- og halvuldsgarn . . .	481 600	Skotøi af gummi	21 180
Kokusgarn	90 520	Læderdug	8 160
Lingarn	326 400	Gummislanger	68 300
Lintraad	20 390	Haarde gummivarer	106 200
Silkevarer	206 890	Andre —	143 430
Halvsilkevarer	179 250	Handske af læder	5 640
Possementvarer af silke . .	17 220	Skotøi „ —	243 420
Silketrikotage	6 020	Andre lædervarer	222 490
Silketørklæder og baand . .	95 430	Sandpapir etc.	21 280
Filt og filtvarer	186 260	Guld- og sølvpapir	108 420
Uld- og halvuldvarer . . .	6 131 540	Asbestpapir og pap	11 480
Possementvarer af uld . . .	55 000	Andet papir	438 400
Uldtrikotage	198 970	Tag- og asfaltpap	75 440
Bomuldsvarer	1 853 540	Pap	36 390
Possementvarer af bomuld .	419 960	Spillekort	14 940
Bomuldstrikotage	134 670	Papirtapeter	15 890
Gardinstoffe af bomuld . . .	98 560	Tæpper af boulinikon . . .	54 060
Smergeldug	28 950	Andre papir- og papvarer .	373 570
Bomuldsbroderier	75 920	Blyanter	48 930
Bomuldsvæger	41 120	Blæk	11 240
Lin- og bomuldsundertøi . .	402 290	Andre skrivematerialier . .	5 080
Lintørklæder	174 580	Bøger	187 720
Gulvmatter af manillahamp .	7 880	Kobberstik og litografier .	38 930
Seildug	49 360	Malerier	48 240
Sækkeklæred	31 080	Hulglasmalerier	223 440
Sække	13 740	Speilglas, ubelagt	12 710
Andet linlæred	341 080	— belagt	86 750
Voksdug	79 380	Speil	115 570
Herrehatte	119 110	Glødelamper	17 620
Damehatte	12 590	Andre glasvarer	173 150
Herreklæder	224 640	Ordinære lervarer	23 160

Varesort :	Mk.	Varesort :	Mk.
Porcelæn	191 950	Andre musikinstrumenter . . .	214 430
Stentøi	256 440	Elektriske apparater . . .	435 090
Marmorvarer	7 390	Andre fysiske instrumenter . .	64 640
Asbestvarer	10 380	Lommeuhre	74 710
Jernbaneskiner	54 080	Væggeuhre	130 330
Jernrør	114 450	Uhrdele	7 990
Jerntraad	10 650	Jernbaneakser	8 170
Ammunition	53 420	Vogne	15 650
Andre grove jernvarer . . .	190 680	Geværer	14 980
Jernspiger	21 700	Skydevaaben	29 100
Andre fine jernvarer . . .	1 706 230	Andre vaaben	6 190
Velocipeder	237 840	Dynamit	98 750
Blyrør	48 200	Messingpatroner	43 900
Blyvarer	11 050	Andre fængstoffer	18 690
Typer	135 670	Børstenbindervarer	76 990
Telegrafkabler	160 720	Knapper	127 880
Zinkvarer	105 670	Gjenstande for museer . . .	6 990
Tinvarer	19 020	Pibevarer	53 380
Kobber- og messingvarer . .	763 690	Dukker	16 910
Andre metalvarer	202 890	Legetøi af gummi	18 830
Dampkjedler	39 500	— „ træ	143 740
Lokomotiver og lokomobiler	15 250	— „ jern	18 710
Symaskiner	274 410	Andre slags legetøi	8 670
Karder	7 790	Andre kortevarer	248 740
Andre maskiner	3 743 020	Lys	13 530
Drivremme af bomuld . . .	100 330	Toiletsæbe	22 560
— „ gummi	23 700	Parfumerier	5 270
— „ læder	48 150	Passagergoods	90 140
Pianoforter	400 040		

Rusland.

Reklamationer i anledning af toldmulkter i Rusland.

Hans Majestæts legation i St. Petersburg har i skrivelse af ^{1ste mai} 18de april 1901 paa foranledning til udenrigsdepartementet i Stockholm givet en fremstilling af den russiske toldlovgivnings bestemmelser om, hvad der bør iagttages ved fremsættelse af reklamationer i anledning af bøder, ilagt fartøi eller ladning for forseelser mod toldlovgivningen.

Af beretningen, der hovedsagelig støtter sig til oplysninger, indhentede i toldstyrelsen i St. Petersburg og fra konsulatet i Riga, hidsættes i oversættelse følgende:

„Det gjældende russiske toldreglement foreskriver i § 630, at hvis den, som angiver varer til fortoldning, finder, at tolden er urigtig beregnet, har han ved toldbesigtigelsen at anmelde protest, som indleveres til toldkammeret. Tilfredsstiller toldkammerets beslutning ham ikke, har han inden 24 timer, efterat denne er blevet ham meddelt, at indgive klage i overensstemmelse med de derfor foreskrevne regler.

Ifølge § 631 skal reklamationer og klagemaal af varemodtagere rettes til tolddepartementet gennem samme toldkammer, som har truffet den paaklagede forføjning, inden syv dage, regnet fra den dag, da varemodtageren for toldkammeret anmeldte sin misnøje med den truffne forføjning; videre siges i § 632, at tolddepartementets afgjørelser skal meddeles klageren gennem vedkommende toldkammer, samt at den, som er misfornøjet med tolddepartementets afgørelse, har, efter at have tilkjendegivet dette, at indgive klage til finansministeren inden syv dage, regnet fra den dag, da han fik meddelelse om afgjørelsen.

Gjennem den med Tyskland afsluttede handelstraktat af 10de februar 1894 (§§ 15—17 i den dertil hørende slutningsprotokol) er den i ovenstaaende paragrafer nævnte klagefrist af syv dage blevet forlænget til tre uger; men efter hvad konsulen i Riga op giver at have erfaret fra kompetent hold, og efter hvad jeg i toldstyrelsen har faaet yderligere bekræftet, gjælder den saaledes forlængede klagefrist kun med hensyn til varer og anvendes i tilfælde som, naar f. eks. urigtig klassificering af indførte varer har fundet sted, og varen saaledes er paalagt en toldafgift, der fremkalder varemodtagerens misnøje, hvorimod fristen af kun syv dage fremdeles gjælder overfor klage over ilagt toldstraf for fejl i konnossementet eller deklarationspapirer.

Forøvrigt gjælder de ovenfor citerede paragrafer, hvadenten det er skibsfører eller ladningsmodtager, som af vedkommende toldkammer har erholdt meddelelse om ilagte bøder eller „*accidentia*“ for overtrædelse af toldlovene. Den bestemmelse i § 1675, som her kommer til anvendelse, er af følgende ordlyd:

„Klage over toldkammerets beslutning om ilæggelse af bøder (undtagen bøder for kontrabande) kan fremføres af dem, som er idømt samme, eller deres med fuldmagt forsynede ombud paa den maade og inden den tid, som foreskrives i § 630, i tilfælde under iagttagelse af, hvad der bestemmes i anmerkningen til § 1673.“ En oversættelse af nævnte § 1673 med tilhørende anmerkning samt de deri citerede §§ 1434, 1467, 1470, 1471 og 1472 vedlægges.

Besværinger eller ansøgninger om eftergivelse af toldbøder skal fremsættes skriftlig. De maa, naar de indleveres af russiske undersaatte, være affattede paa russisk; men førere af udenlandske fartøier ligesom udlændinger i almindelighed kan ifølge gjældende brug indgive sine ansøgninger paa tysk, fransk eller engelsk.

Ansøgningerne skal være saa udførligt motiverede som muligt.

Ifølge lov angaaende stempelskat af 10de juni 1900 artikel 14 maa med alle skriftlige ansøgninger til tolddepartementet eller finansministeren følge to stempelmerker à 60 kopek pr. stk. Ifølge en bestemmelse af tidligere datum vil ansøgninger, som ikke ledsages af stempel eller vedkommende beløb i rubel, ikke blive undergivet ny prøvning.

Det bør iagttages, at ansøgeren indgiver sine ansøgninger direkte til vedkommende; Hans Majestæts legation kan i paakommende tilfælde efter at have gransket sagen paatage sig i toldstyrelsen eller finansministeriet at støtte ansøgningen, forsaavidt denne kan ansees at fortjene det. Saadan støtte har

flere gange ført til heldigt resultat. Legationen bør imidlertid i saadant tilfælde tilstilles afskrift af ansøgningen eller ialfald meddeles dens nummer og datum. Det vil være hensigtsmæssigst, at henvendelse til legationen i saadanne sager gaar gennem vedkommende konsulat.“

Det fremgaar derhos af legationens indberetning, at tilfælde er forekommet, hvori ansøgeren gennem sin agent har vendt sig direkte til finantsministeren istedetfor gennem toldkammeret til tolddepartementet, eller har fremsendt sin ansøgning gennem legationen med den følge, at man har anseet de idømte bøder erlagte uden protest og fristen oversiddet, og at derfor intet mere har kunnet gøres ved sagen. Det er saaledes af den største betydning, at de foreskrevne former nøiagtig overholdes ved fremsættelse af reklamationer overfor de russiske toldmyndigheder. Legationen fremhæver ogsaa vigtigheden af, at skibsførere og redere ved afskibning til Rusland overhovedet sætter sig ind i det russiske toldreglements forskrifter, særlig forsaavidt angaar den nøiagtighed, hvormed deklarationspapirerne maa være affattet.

Bilag til legationen i St. Petersburgs skrivelse :

Uddrag af det russiske toldreglement.

Paragraf 1673:

Mulkt for skipperes forgaaelser mod toldloven, §§ 1434, 1467, 1470—1472, kan erstattes med accidents i tilfælde, hvori det efter sagens beskaffenhed og ved tilforladelige bevis godtgøres, at vedkommende toldforseelser er følge af uforsætlige feil i deklaration eller konnossement. Mulktens erstatning med accidents foregaar i saadanne tilfælde paa den maade og inden saadanne frister, som er fastsatte i §§ 628—634 og anmerkningen til denne (1673) paragraf.

Anmerkning :

Anvendelse af accidents istedetfor mulkt for urigtig deklaration (1490) kan anordnes af følgende toldinstitutioner: af et toldkammer af 1ste klasse — naar mulktens beløb ikke overstiger 30 rubel; af chefen for et tolddistrikt samt af følgende toldkamre, som ikke er underlagt nogen tolddistriktschef, nemlig St. Petersburg sjøtoldkammer, Moskaus og Charkows toldkamre, indtil 100 rubel; af tolddepartementet indtil 300 rubel og af finantsministeren over 300 rubel indtil hvilket som helst beløb.

Paragraf 1434:

Hvis varekolli eller varer ankommer til kwarantænehavnen uden konnossement eller ikke omtales i fremlagt konnossement, eller hvis konnossementerne ikke er affattet paa foreskreven maade, opkræves foruden tolden en accidents. Viser der sig derimod at mangle varer, som er opført i konnossementet, og skipperen ikke klart og tilforladeligt godtgjør, at de manglende kolli ikke blev indlastet, at de blev kastet overbord eller er losset underveis, ansees skipperen med følgende straf:

Betaling af told som for bedste vare af den i konnossementet angivne art.

Paragraf 1467:

Naar varer eller kolli forefindes, som ikke er omtalt i deklarationen, respektive konnossementet, og ikke tilhører skipperen eller den ældste transportfører, og varemottagere indfinder sig i rette tid og med fakturaer eller konnossementer beviser, at varerne er sendt til dem, udleveres varerne til modtageren, idet told og accidents samtidig afkræves dem, medens skipperen eller transportføreren ilægges en mulkt, svarende til det toldbeløb, som ifølge tarifen var at erlægge for vedkommende vare.

Anmerkning:

For toldfri varer er i saadanne tilfælde ingen mulkt at betale.

Paragraf 1470:

Naar varekolli, som af skipperen, respektive transportføreren, er opført i deklarationen, men ikke forefindes ved losningen, i deklaration og konnossement ogsaa er betegnet med hensyn til mængde og art, ilægges skipperen, respektive transportføreren, en mulkt, svarende til tolden for bedste sort af vedkommende vare.

Paragraf 1471:

Paa samme maade straffes skipperen og transportføreren, for hvert i deklarationen opført, men manglende kolli, som ikke forefindes ved losningen naar enten overhovedet intet konnossement over samme er indleveret, eller et saadant nok er indleveret, men ikke angiver varens mængde og art — forsaavidt saadanne dokumenter indleveres af en person, til hvem de manglende varekolli er adresseret, og samtidig ledsages af en undertegnet og rigtig faktura under iagttagelse af den i § 439 foreskrevne fremgangsmaade. Hvis derimod den, der besidder de nævnte dokumenter, eller hans befuldmægtigede ikke inden den i § 439 foreskrevne frist fremlægger en rigtig originalfaktura, eller han fremlægger en faktura, hvis ægthed han ikke beviser, har skipperen, respektive transportføreren, at erlægge 200 rubel for hvert manglende kolli som værende af ubekjendt beskaffenhed, og fartøiet holdes tilbage, indtil betaling har fundet sted.

Paragraf 1472.

Paa samme maade som nævnt i §§ 1470 og 1471 straffes skipperen ogsaa, naar varekolli, som i deklarationen omtales „under disput“, ikke forefindes ved losningen, forsaavidt ingen bemærkning om dem er gjort i konnossementet, eller der fremføres andre klare beviser for at vedkommende kolli ikke toges ombord ved lastningen eller er lossede paa reisen, eller naar de fremførte bevis findes utilstrækkelige. Reglerne om mulkt for saadanne varer anvendes dog ikke overfor bulkartikler, som i deklarationerne undertiden nævnes en „bloc“ og er befriet for fremlæggelse af specificeret konnossement.

Valparaiso.

*Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Bruno Mohr,
dateret 15de marts 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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	5 746	3	5 746	-	-	3	5 746	3	5 746
Seilskibe	-	-	2	2 530	2	2 530	-	-	1	932	1	932
Sum	-	-	5	8 276	5	8 276	-	-	4	6 678	4	6 678
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	14	26 894	14	26 894	-	-	13	24 857	13	24 857
Seilskibe	-	-	5	6 042	5	6 042	-	-	8	9 398	8	9 398
Sum	-	-	19	32 936	19	32 936	-	-	21	34 255	21	34 255
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	24	41 212	24	41 212	-	-	25	40 933	25	40 933
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2 037	1	2 037
Seilskibe	-	-	6	6 894	6	6 894	-	-	1	966	1	966
Sum	-	-	6	6 894	6	6 894	-	-	2	3 003	2	3 003
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	6	6 894	6	6 894	-	-	2	3 003	2	3 003

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 26 603. 0. 0,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 38.693. 0. 0.

For ordre, reparation eller lignende anløb 8 norske fartøier dr. 15 414 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 dr. 685 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 17. 1. 4,
ved vicekonsulsstationerne £ 54. 15. 5 og \$ 743.26. Af svenske skibe ved
hovedstationen £ 1. 10. 9, ved vicekonsulsstationerne £ 1. 4. 1.

Salpeterexporten. Særegne grunde, hvoriblandt i første række mangelen paa arbejdskræfter, har bevirket, at salpeterproduktionen ikke har gaaet fremad i den grad, som man almindelig ventede. Dertil kom sammen slutningen mellem producenterne med det formaal at indskrænke den aarlige produktion til et vist kvantum for at holde salgspriserne paa et lønnende niveau. Denne export, der er Chiles største indtægtskilde, stillede sig derefter for aaret 1900 som følger:

Til Europa	26 815 000 qtl.
- de Forenede Stater	4 367 000 "

Ialt 31 182 000 qtl.

eller 1 417 400 tons.

Fragtsatserne for salpeter til Europa udgjorde gennemsnitlig 23 sh. 6 d pr. ton. Den højeste rate var 37 sh. 6 d, og den laveste 21 sh. 3 d.

Sækkene til salpeterexporten kommer nu næsten udelukkende direkte fra Calcutta i seilskibe til salpeterhavnene, medens tidligere store kvantiteter ogsaa indførtes over England.

Kul. Der foregik i det forløbne aar store omsætninger i udenlandsk kul, især australske merker, og der benyttedes til befragtningen af samme flere norske fartøier.

Kulimporten fra Australien beløb sig i aaret 1900 til	484 500 tons
og fra Europa	233 800 "
Kokesimporten fra England	20 000 "
Do. - Tyskland	4 000 "

Ialt 742 300 ton

Fragtforretningen. Det maa foreløbig anbefales norske og svenske skibe at tage del i salpeter- og kulbefragtningerne. Fragter er altid at erholde, og losningen og befragtningen maa efter sydamerikanske forhold gennemsnitlig ansees som hurtig. Den bedste tid for skibe at ankomme til Chile med kul er i august maaned for derefter i oktober/november at kunne tage salpeter tilbage til Europa. Det er at anbefale at præcisere losnings- og ladningskvantiteterne nøiagtig i certepartierne. Der gives endnu importhuse, som ikke vil opgive det langsomme losningssystem. Nu om dagen ligger jo forretningen for rederne i en hurtig losning og endnu promptere befragtning. Jo større og hurtigere skibene er, desto fordelagtigere er paa grund af den mere økonomiske disposition resultatet for rederne. Større seilskibe burde altid være forsynede med en dampmaskine (donkey) for at kunne udføre lastning og losning saa hurtig som muligt.

Importen af svenske og norske varer er vedblivende ringe. For at kunne komme til forretning her i Chile, specielt i maskin- og jernvarebrancherne, er det uundgaelig nødvendigt, at fabrikanterne sender repræsentanter hid, som er det spanske sprog mægtige, forat de paa selve stedet kan orientere sig med hensyn til markedet og overlade agenturet i de rette kjøbmænds hænder. Med blotte prøvesendelser opnaaes der ikke mere noget.

Fiskerierne. Til fremme af fiskerierne, eller rettere sagt, som den første rationelle udnyttelse af fiskebestanden ved den udstrakte kyst er der nu her dannet et aktieselskab, som i september d. a. efter modtagelsen af 2 fiskedampere fra Europa vil begynde sin virksomhed. Fiskekonservfabrikerne paa øen Juan Fernandez og i det sydlige Chile (Calbuco) har opnaaet et meget tilfredsstillende resultat.

Kolonisation. Den chilenske regering anstrenger sig særlig for at skaffe skandinaviske indvandrere til det sydlige Chile, og med sidste dampskib er der igjen sendt en ny agent til Europa, som har forpligtet sig til at skaffe hid 50 familier. Mod regeringens nedenfor anførte betingelser er intet at indvende, og det er visselig dens oprigtige vilje at yde de nye kolonister beskyttelse, men udførelsen synes dog endnu at være meget vanskelig, og at udvandre til Chile kan derfor kun anbefales saadanne folk, som besidder god helbred og som ikke bekymrer sig om sin personlige beskyttelse i det fremmede land.

Enhver kolonist skal foruden fri reise have 175 acres land, hvoraf endel færdigt til dyrkning, desuden et spand okser, en hest, bolig og de nødvendigste agerbrugsredskaber.

Finanser. I Chiles finansielle stilling er der intet nævneværdigt at bemærke. Guldmyntfoden vil ifølge lovbestemmelse igjen blive indført til næste aar, saa at der da atter vil skabes en stabil vekselkurs; thi kun med en fast guldbasis kan handel og industri i længden blomstre.

Kobberpriserne holder sig i Europa i ca. £ 70. 0. 0, og der er ingen udsigt til, at samme i en overskuelig fremtid skulde gaa ned, tvertimod haaber man, at de paa grund af det stadig tiltagende kobberforbrug tiltrods for den forøgede produktion vil stige.

Agerbruget har i Chile i det sidste aar saa godt som slet intet resultat givet. Hvedehøsten maa ansees som totalt spoleret paa grund af den enorme vedvarende nedbør (regnmængden var i Chiles middelzone i aaret 1900 over 50 tommer), tildels ogsaa paa grund af den fremdeles vedvarende mangel paa rationel bearbejdelse af jorden. Landet maa indføre ca. 30 000 tons hvede fra Australien og Californien for at have nok til sit eget forbrug.

I Chiles ydre politik er der intet nyt at berette. Forholdet til de øvrige republikker i Sydamerika er godt, omendskjønt de svævende spørgsmaal med Peru og Bolivia endnu ikke er bragt tilende.

Den 25de juni d. a. vil valget paa ny præsident finde sted. Valgkampen synes at ville blive skarp.

Indhold: Hamburg s. 433 — Reklamationer i anledning af toldmulkter i Rusland s. 474 — Valparaiso s. 478.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. II. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjofart. 1901.

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

New-York.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Chr. Ravn, dateret 14de mai 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	2 008	302	271 213	304	273 221	2	1 514	238	204 306	240	205 820
Seilskibe	-	-	11	6 804	11	6 804	-	-	27	26 230	27	26 230
Sum	2	2 008	313	278 017	315	280 025	2	1 514	265	230 536	267	232 050
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	943	767 681	943	767 681	-	-	757	659 335	757	659 335
Seilskibe	-	-	28	23 022	28	23 022	4	2 644	350	304 431	354	307 075
Sum	-	-	971	790 703	971	790 703	4	2 644	1107	963 766	1111	966 410
Totalsum af ladede fartøier	2	2 008	1284	1068720	1286	1070728	6	4 158	1372	1194302	1378	1198460
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	40	45 524	40	45 524	-	-	103	111 349	103	111 349
Seilskibe	2	2 919	15	17 654	17	20 573	-	-	-	-	-	-
Sum	2	2 919	55	63 178	57	66 097	-	-	103	111 349	103	111 349
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	270	358 021	270	358 021	-	-	451	458 622	451	458 622
Seilskibe	15	12 792	305	263 387	320	276 179	-	-	1	753	1	753
Sum	15	12 729	575	621 408	590	634 200	-	-	452	459 375	452	459 375
Totalsum af ballastede fartøier.	17	15 711	630	684 586	647	700 297	-	-	555	570 724	555	570 724

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 729 702.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 11 793 474.00, desuden optjent af norske dampskibe i „timecharter“ kr. 15 635 880.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 37 norske fartøier dr. 37 195 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 62 dr. 54 948 tons, deraf til hovedstationen 4 dr. 3 156 tons, hvoraf 4 dampskibe i „timecharter“, som klarerede 19 gange. Total bruttofragt £ 68 605.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 16 706.40, ved vicekonsulsstationerne kr. 67 391.96; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 50 402.41. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 200.41, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 791.75; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 596.29. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 51 998.70.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 3 368.75, i svenske sager kr. 2 547.59, heraf tilfaldt konsulskassen kr. 4 733.07.

Sammenlignet med det næstforegaaende aar stillede Norges skibsfart paa distriktet sig som følger:

Seilskibe:

	1900.		Bruttofragt. Kroner.	1899.		Bruttofragt. Kroner.
	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.	
Ankomne med ladning	39	29 826	379 188	26	22 601	337 862
i ballast. .	338	296 752	—	391	352 570	—
Tilsammen	377	326 578	—	417	375 171	—
Afgaaede med ladning	381	333 305	11 016 720	412	367 036	11 118 150
i ballast. .	1	753	—	3	3 979	—
Tilsammen	382	334 058	—	415	371 015	—

Dampskibe:

Med fragt for reisen.	1900.		Bruttofragt. Kroner.	1899.		Bruttofragt. Kroner.
	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.	
Ankomne med ladning	9	11 524	350 514	10	12 204	265 860
i ballast. .	11	15 832	—	6	7 305	—
Tilsammen	20	27 356	—	16	19 509	—

Med fragt for reisen.	1900. Antal.	Tons.	Bruttofragt. Kroner.	1899. Antal.	Tons.	Bruttofragt. Kroner.
Afgaaede med ladning i ballast. .	17 3	23 923 3 433	776 754 —	8 8	9 728 9 781	298 566 —
Tilsammen	20	27 356	—	16	19 509	—

		1900.			
I „time-charter“.	Dampsk.	Antal gange.	Tons.	Fragt. Kroner.	
Ankomne	152	1 536	1 416 141	} 15 635 880	
Afgaaede	—	1 530	1 407 770		
		1899.			
Ankomne	128	1 195	1 060 321	} 11 397 528	
Afgaaede	—	1 191	1 055 517		

Af de ovenanførte „time-charter“-fragter optjentes i fart paa:

	I 1900. Kroner.	mod i 1899. Kroner.
New York	4 282 596	3 383 676
Baltimore	1 336 302	1 038 276
Boston	1 093 230	675 594
Brunswick	6 264	13 500
Charleston	94 194	92 718
Galveston	177 642	457 362
Key West	—	7 794
Mobile	2 009 376	1 157 436
New Orleans	1 652 850	1 364 238
Norfolk	600 696	265 662
Pensacola	1 465 938	231 282
Philadelphia	2 496 744	2 416 392
Portland	50 238	9 180
Savannah	146 196	137 574
Wilmington	223 614	146 844
Tilsammen	15 635 880	11 397 528

Oversigt over den norske skibsfart paa distriktets havne:

Dampskibe.

	Antal dampskibe ankomne.	1900.							1899.		
		Vestindien.	Central-Amerika.	Kanada.	Europa.	Kina og Ostindien.	Andre havne i de For. Stater.	Andre havne.	Total antal gange afgaaede.	Antal dampskibe ankomne.	Total antal gange afgaaede.
New York . . .	84	162	52	18	22	5	82	2	343	61	215
Baltimore . . .	41	57	12	2	12	—	18	—	101	35	114
Beaufort . . .	4	—	—	—	3	—	1	—	4	—	—
Boston . . .	28	—	6	120	3	—	27	—	156	25	80
Brunswick . . .	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1	2
Charleston . . .	6	1	—	—	1	—	5	—	7	3	17
Darien . . .	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
Galveston . . .	10	16	3	—	4	—	1	—	24	15	53
Mobile . . .	37	130	144	—	6	—	8	—	288	36	243
New Orleans . . .	30	18	257	—	2	—	6	—	283	28	244
Norfolk . . .	29	33	20	—	4	—	3	1	61	20	27
Pensacola . . .	16	6	—	—	34	—	—	—	40	8	12
Philadelphia . . .	64	118	23	30	22	1	25	—	219	60	181
Portland . . .	3	—	—	4	—	—	1	—	5	1	1
Savannah . . .	9	—	—	—	8	—	2	—	10	6	7
Wilmington . . .	6	—	—	—	7	—	1	—	8	2	4
		542	517	174	129	6	180	3	1 551	—	1 199

Med hensyn til den i ovenstaaende tabel viste forøgelse af den norske dampskibsfart paa distriktet bemærkes, at den næsten fordoblede fart paa Boston skyldes kulimport dertil fra Louisburg, Cape Breton; forøgelsen paa Norfolk maa hovedsagelig tilskrives export af kokes og kul til Tampico og Vestindien; for New Yorks, New Orleans og Mobiles vedkommende er det forøgede antal fartøier omtrent ligelig fordelt paa Vestindien og Central-Amerika-traden.

Seilskibe 1900.

Til	Ankomne		Tilsammen.
	i ballast:	med ladning:	
New York . . .	17	11	28
Apalachicola . . .	16	—	16
Boston . . .	—	1	1
Brunswick . . .	40	—	40
Charleston . . .	—	1	1
Darien . . .	54	—	54
Mobile . . .	59	8	67
Overføres	186	21	207

Til	Ankomne		
	i ballast:	med ladning:	Tilsammen.
	Overført '186	21	207
New Orleans . . .	2	2	4
Philadelphia . . .	1	—	1
Pensacola . . .	67	—	67
Savannah . . .	64	16	80
Wilmington . . .	18	—	18
	338	39	377

Fra	Afgaaede.				Ladningens indhold.
	Europa.	Syd- Amerika.	Andre havne.	Til- sammen.	
New York . . .	21	4	—	21	Petroleum.
— . . .	—	4	2	6	Stykgods.
Apalachicola . . .	14	3	2	19	Tømmer.
Boston . . .	—	—	1	1	Ballast.
Brunswick . . .	38	—	—	38	„Naval Stores“.
Darien . . .	47	—	—	47	—
Charleston . . .	1	—	—	1	—
Mobile . . .	42	15	11	68	Tømmer.
New Orleans . . .	4	—	—	4	Tøndestav og trælast.
Philadelphia . . .	—	—	1	1	Petroleum.
Pensacola . . .	44	25	7	76	„Naval Stores“ og PP tømmer.
Savannah . . .	76	6	—	82	„Naval Stores“.
Wilmington . . .	18	—	—	18	— —
	305	53	24	382	

Oversigt over de forskellige nationers skibsfart paa New Yorks konsulsdistrikt i aaret 1900:

Nationalitet.	New York.		Apalachicola.		Baltimore.	
	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk . . .	796	383	16	—	100	3
Britisk	2 140	1 573	3	—	592	575
Belgisk	40	40	—	—	1	1
Cubansk	26	26	—	—	—	—
Dansk	67	61	1	—	7	7
Fransk	106	104	—	—	1	—
Hollandsk	135	122	—	—	19	19
Italiensk	69	31	1	—	11	3
Norsk	379	349	16	—	103	103
Portugisisk	18	16	—	—	—	—
Spansk	23	20	—	—	6	6
Overføres	3 799	2 725	37	—	840	717

Nationalitet.	Antal.	Deraf dampskibe.		Deraf dampskibe.		Deraf dampsk.	
		Antal.	dampskibe.	Antal.	dampskibe.	Antal.	dampsk.
Overført	3 799	2 725	37	—	840	717	
Svensk	4	3	1	—	1	1	
Tysk	516	476	1	—	59	59	
Østerrigsk	20	20	—	—	2	2	
Andre	4	1	6	—	—	—	
	4 343	3 225	45	—	902	779	

Nationalitet.	Antal.	Beaufort.		Boston.		Brunswick.	
		Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk	—	—	212	136	39	—	
Britisk	11	11	1 246	770	23	14	
Belgisk	—	—	1	1	—	—	
Dansk	—	—	16	16	—	—	
Fransk	—	—	1	1	—	—	
Hollandsk	1	1	8	7	—	—	
Italiensk	—	—	1	—	6	—	
Norsk	4	4	157	156	42	1	
Portugisisk	—	—	—	—	2	—	
Spansk	—	—	3	2	41	—	
Svensk	—	—	—	—	11	—	
Tysk	—	—	25	25	2	—	
Østerrigsk	—	—	—	—	1	1	
Andre	1	1	154	151	8	—	
	17	17	1 824	1 265	175	16	

Nationalitet.	Antal.	Charleston.		Darien.		Galveston.	
		Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk	4	1	—	—	2	—	
Britisk	62	57	23	15	213	—	
Belgisk	—	—	62	—	—	—	
Dansk	1	1	—	—	9	—	
Hollandsk	—	—	—	—	1	—	
Italiensk	1	1	6	—	3	—	
Norsk	8	7	56	1	24	24	
Spansk	1	1	—	—	30	—	
Tysk	4	4	3	2	8	—	
Østerrigsk	—	—	—	—	2	—	
Andre	8	7	31	—	—	—	
	89	79	181	18	292	24	

Nationalitet.	Key West.		Mobile.		Norfolk.	
	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk . . .	467	321	149	42	16	5
Britisk . . .	60	23	211	124	113	106
Belgisk . . .	—	—	—	—	2	—
Cubansk . . .	27	6	7	6	1	1
Dansk . . .	—	—	7	6	4	4
Fransk . . .	—	—	—	—	1	—
Hollandsk . . .	—	—	1	1	1	1
Italiensk . . .	—	—	31	—	9	5
Norsk . . .	—	—	356	289	62	62
Spansk . . .	6	6	9	8	2	2
Svensk . . .	—	—	5	3	1	—
Russisk . . .	—	—	22	—	—	—
Tysk . . .	2	2	35	30	3	2
	562	358	833	509	215	188

Nationalitet.	New Orleans.		Pensacola.		Philadelphia.	
	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk . . .	442	380	39	2	117	35
Britisk . . .	575	575	155	119	543	509
Belgisk . . .	1	1	—	—	55	55
Dansk . . .	23	23	2	1	50	50
Fransk . . .	8	8	4	—	6	1
Hollandsk . . .	1	1	—	—	17	15
Italiensk . . .	21	16	60	2	24	13
Norsk . . .	287	283	107	40	220	219
Portugisisk . . .	28	—	4	—	4	—
Spansk . . .	53	52	27	27	16	14
Svensk . . .	15	15	7	1	2	—
Tysk . . .	50	42	15	3	89	78
Østerrigsk . . .	25	23	2	2	6	6
Andre . . .	1	1	17	—	3	2
	1 530	1 420	439	197	1 152	997

Nationalitet.	Portland.		Savannah.		Wilmington.	
	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Amerikansk . . .	59	9	446	416	179	57
Britisk . . .	190	115	134	114	42	26
Overføres	249	124	580	530	221	83

Portland.			Savannah.		Wilmington.	
Nationalitet.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampsk.
Overført	249	124	580	530	221	83
Belgisk . . .	—	—	9	9	—	—
Dansk . . .	2	2	1	—	1	—
Hollandsk . .	—	—	2	1	—	—
Italiensk . . .	4	1	36	4	3	—
Norsk . . .	5	5	90	10	26	8
Spansk . . .	—	—	2	—	—	—
Svensk . . .	—	—	11	—	5	—
Tysk . . .	4	4	16	6	3	—
Østerrigsk . .	—	—	11	4	1	1
Andre . . .	1	—	—	—	1	—
265		136	758	564	261	94

Carabelle.		Sabine Pass.	Fernandina.	
Nationalitet.	Antal.	Antal.	Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk . .	10	36	100	4
Britisk . . .	6	20	60	41
Dansk . . .	—	—	4	4
Fransk . . .	1	—	—	—
Hollandsk . .	—	—	1	1
Italiensk . . .	2	2	3	3
Norsk . . .	19	1	13	10
Russisk . . .	—	—	4	—
Spansk . . .	—	4	9	—
Svensk . . .	3	1	8	4
Tysk . . .	1	—	2	2
Østerrigsk . .	1	—	2	2
Andre . . .	5	5	—	—
48		69	206	71

Biloxi.			Newport News.	
Nationalitet.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk . .	27	—	7	4
Britisk	35	17	363	358
Belgisk	—	—	2	2
Dansk	—	—	7	7
Fransk	1	—	1	1
Hollandsk . .	1	—	2	2
Overføres	64	17	382	374

Biloxi.		Newport News.	
Nationalitet.	Antal.	Deraf dampskibe.	Antal.
Overført	64	17	382
Italiensk	8	—	2
Norsk 52*)	5	4	13
Russisk	5	—	—
Spansk	4	—	23
Svensk 1*)	1	—	1
Tysk	1	—	37
Østerrigsk	1	—	20
	136	21	478
			469

Fragtmarkedet aabnede flaut ved aarets begyndelse og vedblev uden nogen synderlig forandring til i midten af juli, da efterspørgsel efter tonnage for kul-export til Middelhavet, og for september—november udskibning af stykgods, trælast og bomuld fra Golfhavnene bevirkede en stigning i raterne. Under tiltagende begjær efter fragtrum for saavel prompte som fremtidig skibning af de nævnte artikler, af stykgods til Australien og petroleum til Europa og Østen i forbindelse med mangel paa passende fartøier som følge af, at et betydeligt antal saavel seil- som dampskibe var optagne for kultransport fra England. til Kina, vedblev raterne opadgaaende, indtil der i begyndelsen af oktober opnaaedes 135 sh. for trælast, 65 sh. for bomuld og 22 sh. 6 d for stykgods fra Golfen til U. K. og Kontinentet; 22 sh. for kul til Marseille og Genua, 27 sh. 6 d. for stykgods pr. seilskib til Sydney og 57 sh. for petroleum pr. seilskib til Liverpool. De høieste rater i 1899 var henholdsvis 115 sh., 45 sh. og 18 sh. 6 d fra Golfhavnene til U. K. og kontinentet, 18 sh. for stykgods pr. seilskib til Sydney og 3 sh. 6 d for petroleum til direkte havn U. K.

I slutningen af oktober faldt kulpriserne i Cardiff lavt nok til at forhindre optagelse af videre kulordrer, idet de høiere fragter umuliggjorde videre konkurrence med England. Udførselen af de levende artikler aftog ligeledes efterhaanden, saa at raterne ved aarets slutning stod blot omtrent 15 pct. høiere end ved dets begyndelse.

Da næsten alle vore dampskibe var engagerede i „time-charter“, drog kun faa af dem nogen fordel af de høie markedsrater.

Fragterne stillede sig iøvrigt som følger:

For dampskibe:

3 à 6 maaneders „time-charter“: I januar og februar 7 sh. à 7 sh. 6 d marts 7 sh. 6 d à 9 sh., april og mai 8 sh. 6 d à 9 sh. 6 d, juni 8 sh. 6 d

*) mod 28 norske seilskibe og ingen svenske fartøier i 1899.

à 9 sh. 6 d, juli 9 sh. 6 d à 10 sh. 6 d, september 9 sh. 6 d à 11 sh., oktober 9 sh. 6 d à 10 sh., november 8 sh. 6 d à 9 sh. 6 d, december 8 sh. 3 d à 8 sh. 9 d.

Kornvarer, New York til U. K. og Kontinentet p. p. varierede mellem 2 sh. 6 d à 2 sh. 9 d i januar og 3 sh. 6 d à 4 sh. i september; ved december maanedes udgang noteredes 3 sh. 4½ d.

Kul fra Philadelphia og Norfolk til Marseille og Genua: Februar 16 sh., marts 17 sh. à 18 sh., april—juni 16 sh. 3 d à 17 sh., juli 17 sh. à 18 sh., august 19 sh. à 20 sh., september og oktober 19 sh. à 22 sh., november 17 sh. 6 d. Til Nordeuropa betales i april 16 sh. 6 d à 17 sh., i juli (til London) 16 sh. og i august (til Göteborg) 19 sh. 3 d.

Fra Golfhavne til U. K. og Kontinentet for:

	Stykgods.	Tømmer.	Bomuld.
Den laveste rate (i febr.)	14 à 17 sh.	102 sh. 6 d à 105 sh.	—
” — ” (i jan.)	—	—	37 sh. 6 d à 40 sh.
” høieste ” (i okt.)	21 à 22 sh.	127 sh. 6 d à 135 sh.	60 à 65 sh.
Ved udgangen af decbr.	17 à 18 sh.	115 à 120 sh.	42 sh. 6 d à 47 sh. 6 d

New York til Kina og Japan:

	Olje i kasser.	Maalegods.
Lavest	32 cents	32 sh. 6 d
Høiest	43 ”	40 sh.
Ved decembers slutning	34 ”	35 sh.

Pr. rutedampskib fra New York:

Kornvarer.

	Til Hull.	Hamburg.	Kjøbenhavn.
Lavest febr.	3 à 3¾ d	40 à 50 pf.	3 sh.
Høiest (septbr. og oktbr.)	5¼ à 5¾ d	80 pf.	4 sh. 9 d
Ved decembers slutning .	4 à 4¼ d	42½ à 75 pf.	3 sh. à 3 sh. 4½ d

Provisions.

	Til Hull.	Hamburg.	Kjøbenhavn.
Lavest febr.	17 sh. 6 d	19 cents	20 sh.
Høiest (septbr. og oktbr.)	25 sh.	30 ”	20 sh.
Ved decembers slutning .	20 sh.	26 ”	25 sh.

Mel i sække.

	Hull.	Hamburg.	Kjøbenhavn.
Lavest	12 sh. 6 d	16 cents	17 sh. 6 d
Høiest	17 sh. 6 d	22 ”	22 sh. 6 d
Ved decembers slutning	15 sh.	20 ”	17 sh. 6 d

	Maalegods.			Bomuld.
	Hull.	Hamburg.	Kjøbenhavn.	Hamburg.
Lavest	15 sh.	8 cents	20 sh.	25 cents
Høiest	20 sh.	12 "	22 sh. 6 d	45 "
Ved decembers slutning	17 sh. 6 d	10 à 12 "	22 sh. 6 d	30—35 "

Seilskibe.

	Stykgods.	Trælast til Buenos Ayres.	
	New York til Sydney.	Fra Boston.	Fra Golfhavne.
Lavest	18 sh.	\$ 9.50 à \$ 10.00	\$ 12.50 à \$ 13.50
Høiest	27 sh. 6 d	" 10.00 à " 11.00	" 15.00
Ved decembers slutning	22 sh.	" 10.00 à " 11.00	" 14.50 à " 15.00

Petroleum.

	U. K. eller Kontinentet.	Anjer f. o.	Shanghai.
Lavest (marts) . .	2 sh. 3 d—3 sh.	22 cents	27 cents
Høiest (oktbr.) . .	3 sh. 9 d—5 sh.	26—28 "	30 "
Ved decembers slutning	2 sh. 6 d—3 sh. 6 d	26—27 "	28 "

Petroleum.

	Japan.	Calcutta.
Lavest (marts) . . .	26 cents	16 cents
Høiest (oktbr.) . . .	28½ à 29 cents	22 "
Ved decembers slutning	26 cents	21 "

Skibsbyggeriet har taget et vigtigt opsving i det sidst forløbne aar; flere store verfter er blevet anlagte, og mange af de gamle er blevet udvidede for bygning og dokning af store dampskibe. Et større antal dampskibe er blevet byggede for at erstatte de af regjeringen for anvendelse som transportskibe indkjøbte fartøier, og flere andre er blevet bestilte for de allerede bestaaende kystlinjer og nyetablerede dampskibslinjer paa Porto Rico, Sandwichsøerne, Philippinerne, Nordeuropa og Australien. Kun faa af de nybyggede fartøier var bestemt for fart paa udlandet; thi tiltrods for de sidste aars nedgang i prisen for raamateriale og forbedrede arbejdsmetoder anslaaes amerikanernes byggepris endnu at være ca. 20 pct. højere end Englands, hvilket i forbindelse med de højere amerikanske seiladssomkostninger forhindrer amerikanerne fra at konkurrere med andre nationer paa fremmede farvande. Ikke destomindre er 11 af de nu under bygning værende store dampskibe (af bruttodrægtighed tilsammen 147 320 tons) bestilte for amerikanske linjer paa Europa, hvis fartøier nu gaar under britisk flag, og for en projekteret linje paa Kina i haab om, at subventionsforslaget endelig skal blive vedtaget til lov, hvortil udsigterne dog synes usikre.

At seilskibenes tid ikke er forbi, tør fremgaa af nedenstaaende opgave over de i staterne i sidste fiskalaar byggede antal fartøier:

Omtrent 25 pct. af de nybyggede seilskibe er skonnerter af fra 500 til 3 000 reg.-tons størrelse; blandt de nybyggede fartøier var der et 4-mastet 3 000 reg.-tons staaelskib (fuldrigger) med en kapacitet af $1\frac{1}{2}$ mill. gall. petroleum for „The Standard Oil Co.“, som desuden har et lignende fartøi paa stabel.

Et betydeligt antal lægtre, „barges“, med bæreevne af op til 3 000 tons kul blev bygget i aaret 1900, og flere er nu under bygning i Bath, Maine. Flere af jernbanekompanierne har tillagt sig en stor flaaede af disse fartøier, og „The Staples Coal Co.“ af Taunton, Mass., som allerede har en transportflaaede af 45 „barges“ og 5 bugserdampskibe har blandt andre kompanier kontraheret for flere 3 000 tons „barges“. Den tiltagende anvendelse af denne slags fartøier har bevirket en stadig nedgang af kulfragterne i kysttransporten, saa at de i samme interesserede seilskibsredere i den senere tid har været nødt til at søge anden beskæftigelse for deres skibe. Antallet af handelsfartøier, byggede i fiskalaaret endende 30te juni 1900, var 504 seilskibe dr. 116 420 tons, 422 dampskibe dr. 202 528 tons, 521 lægtre dr. 74 842 tons eller ialt 1 447 fartøier dr. 393 790 tons mod 1 273 dr. 300 038 tons i det næstforegaaende aar.

Den samlede handelsflaaede beløb sig den 30te juni 1900 til 23 333 fartøier dr. 5 164 839 tons.

Ved december maanedes slutning var der ialt, ifølge „The Nautical Gazette“, 655 108 bruttotons under bygning, deraf 79 143 for de Forenede Staters flaaede.

Af linjer oprettede i aaret 1900 kan bemærkes „The Wm. Penn Steamship Co.“ for fragtfart under britisk flag mellem Philadelphia og Rotterdam; „Pan-American Steamship Co.“ for fragtfart mellem New York, Philippinerne og Kina; en af W. D. Munson i forbindelse med „Mobile & Ohio Railroad“ igangsat fragtlinje mellem Mobile og Havana; fragtlinje fra New Orleans til London og Hull. American-Scandinavian Line har foruden sine ugentlige dampskibe paa New York sat treugentlige fragtbaade igang mellem Kjøbenhavn og Boston. „The Cosmopolitan Line“, (Philadelphia—Rotterdam, Amsterdam og Leith), som hidtil har befragtet norske dampskibe, bygger nu egne fartøier i England, som skal gaa under britisk flag; „Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa“ berettes ogsaa at skulle sætte maanedlige dampskibe i fart fra New York paa Sydafrika og Calcutta.

Forandringer i skibsbesætningerne paa distriktet.

	Paamønstrede.				Norske fartøier.			
	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Total.	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Total.
New York	1 185	401	358	1 944	924	287	317	1 528
Apalachicola . . .	—	—	2	2	1	1	2	4
Overføres	1 185	401	360	1 946	925	288	319	1 532

Norske fartøier. .

	Paamønstrede.				Afmønstrede.			
	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Total.	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Total.
Overført	1 185	401	360	1 946	925	288	319	1 532
Baltimore	61	34	184	279	114	14	74	202
Boston	87	21	46	154	80	26	50	156
Brunswick	11	6	17	34	2	—	3	5
Charleston	4	—	7	11	8	—	6	14
Darien	1	—	5	6	6	—	4	10
Galveston	6	—	11	17	7	1	7	15
Mobile	290	44	193	527	101	11	45	157
New Orleans . . .	189	98	562	849	240	95	450	785
Norfolk	17	12	113	142	52	10	27	89
Pensacola	64	33	161	258	42	9	24	75
Philadelphia . . .	235	68	276	579	215	56	177	448
Portland	—	1	5	6	—	—	—	—
Savannah	74	19	98	191	15	4	35	54
Wilmington	1	1	10	12	1	1	4	6
	2 161	705	1 887	4 753	1 766	506	1 191	3 463

Rømte.

	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Total.
New York	87	14	23	124
Apalachicola . . .	2	2	1	5
Baltimore	29	10	8	47
Boston	14	6	8	23
Brunswick	20	10	10	50
Charleston	—	—	1	1
Darien	11	6	20	37
Galveston	3	1	2	6
Mobile	44	6	27	77
New Orleans . . .	16	7	6	29
Norfolk	4	—	—	4
Pensacola	58	16	43	117
Portland	—	—	3	3
Savannah	72	25	49	146
Wilmington	2	1	6	9
	362	104	207	683

Fra svenske fartøier afmønstredes i distriktet tilsammen 19 mand, 42 rømte og 48 paamønstredes.

Ifølge U. S. Commissioner of Navigation's rapport for fiskalaaret endende 30te juni 1900 mønstredes 90 325 mand i nævnte tidsrum paa amerikanske handelsfartøier, hvoraf 16 735 var „skandinaver“, 32 333 amerikanere, 18 480 britiske sømænd, 8 449 tyskere, 1 186 italienere og 13 142 forskellige andre nationer.

Hertil kommer et stort antal norske og svenske sømænd i de Forenede Staters flaaede, paa lystkuttere og fartøier i kystfarten, som ikke er indbefattede i nævnte rapport.

Gjennemsnitshyrerne var i New York:

	Til Vestindien, Mexico og Central-Amerika og tilbage til de Forenede Stater.		Europa.		Længere reiser.
	Norske	Amerikanske*)	Norske	Amerikanske*)	Norske
	Dampsk.	Dampsk.	Dampsk.	Dampsk.	Dampsk.
1ste maskinister	\$ 72.50	\$ 100.00	\$ —	\$ 160.00	\$ 60.00
2den —	„ 42.50	„ 70.00	„ —	„ 100.00	„ 37.50
1ste styrmænd	„ 37.50	„ 60.00	„ 24.00	„ 120.00	„ 28.00
2den —	„ 25.00	„ 45.00	„ 22.50	„ 70.00	„ 21.00
Tømmermænd	„ 30.00	„ 35.00	„ 22.50	„ 50.00	„ 18.00
Stuerter	„ 35.00	„ —	„ 30.00	„ —	„ 23.00
Kokker	„ 25.00	„ —	„ 25.00	„ —	„ 25.00
Matroser	„ 19.00	„ 22.50	„ 22.50	„ 25.00	„ 18.00
Fyrbødere	„ 24.00	„ 35.00	„ 25.00	„ 40.00	„ 24.00

Loven af 21de december 1898, der forbyder hyreforskud til sømænd og kun tillader træk (allotment) af optjent hyre for 10 à 30 dage paa længere reiser end til Kanada, Mexico og Vestindien synes som regel at omgaaes i de fleste havne ved, at sømanden undertegner overenskomst med kapteinen om, at denne ved afmønstringen, naar altsaa hyren er optjent, skal tilbageholde det beløb, han skylder boardingmesteren, for da at udbetales denne. Boardingmesteren hæver dog beløbet hos kapteinen straks ved sømandens ombordkomst, og da saadan udbetaling jo i virkeligheden bliver et hyreforskud, vil sømand, som klager derover for amerikansk domstol, blive tilkjendt udbetaling af sin fulde hyre, saa at fartøiet i saadant tilfælde faar erlægge forskuddet to gange.

I Philadelphia og Darien, hvor loven overholdes strengere, faar fartøiet for hver mand, som forhyres, betale boardingmesteren en bonus af \$ 10 à 15 til dækkelse af sømandens gjæld.

„The Commissioner of Navigation“ beretter i sin sidste rapport, at loven maa ansees at have udrettet, hvad den tilsigtede, og at ingen klage over dens resultater for skibsfarten har naaet ham fra amerikanske redere eller skibsførere, der som regel er tilbøjelige til at fremme dens overholdelse.

*) De amerikanske hyrer er for fiskalaaret til 1ste juni 1900 efter U. S. Commissioner of Navigation's rapport.

Af hyrebeløb hjemsendtes gennem konsulatet kr. 7 397.67 for norsk og kr. 3 202.95 for svensk regning og gennem Scandinavian Sailors' Temperance Home kr. 35 399.44 til Norge og kr. 11 565.00 til Sverige.

Konsulatet hjemsendte kr. 4 417.09, udgjørende 35 norske arbejlsbeløb og kr. 6 986.63 — 12 svenske arbejlsbeløb.

Handel etc.

For de Forenede Stater har aaret 1900 været et i høi grad gunstigt forretningsaar, og landets presse er entusiastisk over nationens fremskridt med henøyn især til dens kommercielle og finansielle forhold til udlandet.

Med guldmyntfodens vedtagelse til lov og ikrafttræden den 14de marts fulgte en større følelse af tryghed i forretningslivet, som videre befæstedes ved en under forberedelserne til præsidentvalget tiltagende overbevisning om, at sølvmyntfodens forfægter, den af demokraterne som kandidat til præsident opstillede mr. Wm. J. Bryan, kæmpede for en saagodtsom tabt sag. Som følge af hans overvældende nederlag ved valget i november tør det ansees for afgjort, at sølvspørgsmaalet herefter ikke vil optræde som en forstyrrende faktor i staternes forretningsliv.

Landets indenlandske vareomsætning naaede et betydeligt omfang og udviklede sig i enkelte brancher til ukjendte dimensioner; en direkte følge heraf var en enorm jernbanetrafik med en større samlet bruttointægt (den anslaaes til 1 277 millioner dollars mod 1 186 mill. i 1899) end i noget foregaaende aar og deraf følgende liberale dividender paa jernbaneaktier. Aktiemarkedet var ikke destomindre paa alle omraader frit for overspekulationer og holdt sig i det hele taget flaut til efter præsidentvalget, da forvisningen om stabile pengeforholde vakte et forlangende saavel her som i udlandet efter amerikanske værdipapirer, som bevirkede en hurtig og stadig stigning af samme, der vedvarede til aarets slutning.

Der var færre konsolidationer af industrielle foretagender end i aaret 1899. Ved siden af sammenslutning i de forskjellige brancher til altopslugende „trusts“ ytrede der sig ogsaa en tilbøielighed til at danne mindre selskaber for konkurrence med disse. Det har imidlertid før vist sig, at saadanne mindre kompanier som regel udholder konkurrancen kun en kort tid for derefter at indlemmes i de mægtigere selskaber. Den samlede kapitalisation af nydannede „trusts“ beløb sig til 945 mill. doll. mod 2 500 mill. doll. i aaret 1899.

Pengemarkedet var ualmindelig jevnt og roligt. Fremmedhandelen viste en betydelig balance i staternes favør, og medens der var trangt om penge og høie renter i Europa, var der overflod her af disponible midler til udlaan, hvilket blandt andet havde til følge, at staterne for første gang optraadte som laangivere til Sverige, Tyskland, England og Rusland af over 94 mill. doll.

I New York var renten for „call loans“ juni til oktober blot 1 à 2 pct. og med undtagelse af tiden omkring præsidentvalget, eller den første halvdel af november, da den steg til 20 à 25 pct., og i marts, da et svagt forsøg paa aktiespekulationer bragte den op til 7 pct., oversteg den ikke 5 à 6 pct..

For 3 à 6 måneders laan mod første classes ~~jernbane~~aktier betalt ~~fra~~ $2\frac{3}{4}$ til 6 pct. rente. Diskonto for absolut første ~~klasser~~ 3 à 6 måneders veksler varierede mellem $3\frac{1}{4}$ og 6 pct. og for mindre gode veksler betalt op til 8 pct.

Kursen paa London varierede mellem \$ $4.78\frac{3}{4}$ og \$ 4.85 for 60 dages sigt og \$ $4.83\frac{1}{8}$ og \$ $4.88\frac{1}{2}$ for sigt veksler.

Sigt kurs paa Kristiania og Stockholm var 26.68 à 27 cents pr. krone og paa Paris fr. 5.15 à 5.20 pr. doll.

Uagtet den overordentlig livlige indenlandske vareomsætning og en udførsel, som især med hensyn til fabrikvarer gjorde et stort skridt fremover, og hvis totalværdi var større end nogensinde tilforn, manglede det ikke paa en for forskellige fabrikvarers vedkommende alvorlig fluktuation i værdierne med gjennemgaaende lavere priser ved aarets slutning end ved dets begyndelse, idet de høje noteringer fra aaret 1899, som havde opmuntret fabrikanterne til overproduktion, samtidig havde reduceret forbruget i forventning af markedets nedgang. De laveste prisnoteringer falder henimod slutningen af oktober; efter præsidentvalget indtraadte der en reaktion som følge af en større aktivitet paa alle omraader, og priserne ansees at have staaet paa en mere tilfredsstillende og sund basis ved aarets slutning end ved dets begyndelse. Korn- og øden var god med høiere gennemsnitspriser end i aaret 1899; indhøstningen af bomuld, skjønt omtrent 15 pct. mindre end i aaret 1899, afkastede dog som følge af høiere priser 29 mill. doll. mere end i nævnte aar. Produktionen og udførselen af „Provisions“, petroleum og alle andre ledende artikler var meget betydelig.

Til trods for disse gunstige resultater for landet som et hele viser dog „Duns Review“, at medens der i aaret 1899 var 9 337 kommercielle fallitter med 91 mill. doll. passiva og 60 mill. doll. aktiva samt 56 bankfallitter med $32\frac{1}{4}$ mill. doll. passiva, var der i aaret 1900 10 774 kommercielle fallitter med $138\frac{1}{4}$ mill. doll. passiva og 88 mill. doll. aktiva foruden 59 bankfallitter med $35\frac{1}{2}$ mill. doll. passiva. Af de kommercielle fallitter falder der 2 409 paa fabrikvarer med $51\frac{3}{4}$ mill. doll. passiva og 7 844 med $59\frac{1}{2}$ mill. doll. paa handelshuse, restbeløbet paa mæglere, haandværkere etc. Det sammenlignelsesvis saa meget ugunstigere resultat for aaret 1900 forklares i nævnte review at være følgerne af de henimod slutningen af aaret 1899 opskruede priser for og overproduktion af mange produkter og fabrikvarer og den i begyndelsen af det forløbne aar indtraadte reduktion i sammes værdier, og tildels ogsaa at være begrundet i de usikre udsigter med hensyn til præsidentvalgets udfald.

Totaludførselen af amerikanske og fremmede varer beløb sig i sidste fiskalaar til \$ 1 394 483 082 mod \$ 1 227 023 302 i aarene 1889—1899 og indførselen til henholdsvis \$ 849 941 184 og \$ 697 148 489, hvilket viser en handelsbalance i staternes favør af \$ 544 541 898 mod \$ 529 874 813 i aaret 1899.

Oversigt over de forenede rigers handel med de Forenede Stater i fiskalaaret endende 30te juni 1900 i sammenligning med det næstforegaaende

fiskalaar, samt over de Forenede Staters fremmedhandel i fiskalaaret endende 30te juni 1900.

Indførsel.

	Fra de forenede riger.		Fra alle lande.
	Fiskalaaret	Fiskalaaret	Fiskalaaret
	1898—1899.	1899—1900.	1899—1900.
Bomuld	\$ —	\$ —	\$ 7 960 945
Bomuldsvarer	91	—	41 296 239
Bøger, noder etc.	31 587	38 852	3 571 626
Børster	388	426	977 513
Cement	27 148	40 401	3 318 438
Diamanter og guld- og sølvarbeider	1 338	5 843	17 783 096
Fiskevarer og medicintran	581 579	753 748	7 554 389
Frugter, preparerede, og grøntsager	1 203	1 820	1 945 479
Frugter, friske	—	—	18 041 279
Frø	945	642	1 795 048
Glas og glasvarer	3 805	3 925	5 037 931
Guttapercha	—	—	31 792 697
Guttaperchaaffald	1 224	6 568	1 249 231
Hamp, hør, sisalgræs etc. og fabrikater	—	—	57 933 176
Handsker	7 883	14 336	6 107 765
Huder og skind	207 580	588 120	57 940 807
Is	—	—	7 955

Jern og staal:

Maskineri	\$ 102 527	\$ 166 951	\$ 3 569 096
Knivsmedarbeider	6 247	11 104	1 534 382
Raat og halvforarbeidet samt andre fabrikater	1 250 396	1 705 782	15 375 250
Kaffe	—	—	52 467 943
Kemikalier	38 642	56 710	53 705 152
Uhre og dele deraf	212	357	1 750 551
Kobbermalm	—	7 236	3 032 133
Kunstgjenstande	606	13 914	2 610 891
Maltdrikke	1 590	2 987	1 727 256
Metaller og fabrikater andre end jern, staal og kobbermalm	18 186	34 978	37 086 138
Ost	6 427	11 419	1 761 613
Papir og fabrikater	4 262	4 171	3 795 645
Papirmateriale, excl. træmasse	11 193	5 119	3 261 778

	Fra de forenede riger.		Fra alle lande.
	Fiskalaaret	Fiskalaaret.	Fiskalaaret
	1898—1899.	1899—1900.	1899—1900.
Pelsverk	\$ 617	\$ 3 359	\$ 12 060 124
Porcelæn og stentøj . .	2 518	2 271	8 645 265
Silke, raa	—	—	44 549 672
Do. tilvirket	—	—	30 894 373
Spirituosa	5 452	7 177	3 609 831
Sukker	—	—	100 250 974
The	—	—	10 558 110
Tobak, raa og tilvirket	—	—	15 661 360
Torvstrø	—	3 436	—
Fyrstikker	96 832	95 875	156 705
Træmasse	176 500	622 800	2 405 630
Andre træfabrikater (bord, planker etc.)	—	4 290	18 186 278
Uld og fabrikater . .	—	892	36 425 382
Vin	112	1 004	9 421 495
Andre artikler . . .	14 732	27 789	113 126 543
Tilsammen 1899—1900	\$ —	\$ 4 245 407	\$ 849 941 184
i 1898—1899	2 608 858	—	697 148 149
i 1897—1898	2 675 053	—	616 049 654
i 1896—1897	2 500 118	—	764 730 412
i 1895—1896	3 320 321	—	731 960 965

Af sidste fiskalaars indførsel fra de forenede riger indklareredes:

Til Baltimore varer til værdi af . . .	\$ 161 735
” Boston — — — — —	866 984
” New York — — — — —	2 520 004
” Philadelphia — — — — —	262 454
” Chicago — — — — —	256 791
” andre toldsteder — — — — —	176 334

Udførsel af amerikanske produkter.

	Til de forenede riger.		Til andre lande.
	Fiskalaaret	Fiskalaaret	Fiskalaaret
	1898—1899.	1899—1900.	1899—1900.
Brugt bohaver og effekter	\$ 22 234	\$ 22 178	\$ 2 506 609
Bomuld	703 503	597 244	241 832 737
Bomuldsaffald	3 702	1 837	1 156 241
Bomuldsfabrikater . .	10 896	6 476	18 068 934
Bøger og tryksager . .	8 837	5 951	2 943 435
Dyr, levende	2 855	69	43 585 031
Do. produkter af do. .	4 183 607	3 158 703	184 453 055

	Til de forenede riger.		Til alle lande.
	Fiskalaaret 1898—1899.	Fiskalaaret 1899—1900.	Fiskalaaret 1899—1900.
Fiskevarer	\$ 625	\$ 916	\$ 5 427 469
Frugter, friske og tør- rede	30 412	61 941	8 515 384
Frugter, preserverede	8 245	1 493	3 127 278
Fernis	5 717	15 037	620 104
Fosfat	216 312	201 447	6 376 367
Glucose	5 270	24 154	3 600 139
Græsfrø	8 324	29 164	7 036 982
Gummifabrikater	7 889	13 676	3 123 925
Gummiaffald	8 757	6 149	492 284
Harpix	20 451	24 593	3 796 367
Honning	1 307	250	30 191
Instrumenter, viden- skabelige	7 728	11 811	6 435 766
Instrumenter, musi- kalske	30 461	22 150	1 958 779
Kemikalier	7 604	12 424	13 203 310
Uhre og dele deraf	10 965	10 123	1 977 694
Kornvarer	2 522 169	1 140 987	262 744 078
Kul	—	11 150	19 502 813
Kunstgjenstande	4 421	5 655	263 443
Lim	—	788	225 844
Lamper	4 279	2 462	978 874
Linfrø	8 324	2 145	5 528 331
Læder og lædervarer	398 417	584 985	27 293 010
Maling og farvestofte	10 255	12 495	2 400 462
Malt	1 950	—	—
Mediciner, patent- og andre	3 065	4 219	8 777 038
Metaller og fa- brikater:			
Kobber, halvforarb.	4 033	166 498	57 852 960
Guld- og sølvvarer	525	510	892 327
Messingvarer	5 566	4 646	1 866 727
Jern og staal:			
Stangstaal	8 884	7 936	1 444 522
For bygning	23 251	31 964	2 835 588
Traad	10 086	16 242	5 982 400
Støbegods	22 647	32 980	1 576 174
Jernbanevogne	4 427	3 788	2 558 323
Jernbaneskiner	—	117 685	9 348 144
Plader, staal	3 639	2 284	1 249 576

	Til de forenede riger.		Til alle land
	Fiskalaaret	Fiskalaaret	Fiskalaaret
	1898—1899.	1899—1900.	1899—1900
Maskiner:			
Agerbrugs-	\$ 374 428	\$ 297 515	\$ 16 099 14
Bicykler og dele deraf	” 332 641	” 140 109	” 3 553 14
Dampmaskiner:			
Lokomotiver	” 212 575	” 55 000	” 5 592 40
Stationære	” 9 411	” 15 331	” 673 19
Dampkjedler og dele deraf	” 8 533	” 10 293	” 1 767 85
Elektriske maskiner	” 12 036	” 7 409	” 4 340 99
Metalarbeidsmaskiner	” 155 237	” 199 068	” 7 193 39
Pumpemaskiner	” 33 613	” 41 830	” 3 112 51
Skomaskiner	” 18 538	” 12 534	” 1 163 26
Skrivemaskiner	” 18 744	” 12 495	” 2 697 55
Trykkepresser	” 14 483	” 18 147	” 1 219 77
Symaskiner	” 488	” 833	” 4 541 77
Andre	” 319 467	” 318 796	” 21 913 20
Laase og hængsler	” 97 522	” 120 610	” 5 915 92
Ovne	” 943	” 2 804	” 535 38
Rør	” 81 499	” 24 494	” 7 024 88
Skydevaaben	” 6 915	” 529	” 1 403 91
Verktøi	” 58 132	” 73 800	” 3 732 99
Andre fabrikater	” 52 369	” 71 746	” 17 435 13
Oljer:			
Af dyr, „lardoil“	” 6 375	” 3 698	” 337 260
Mineral-	” 1 156 010	” 1 806 620	” 75 611 750
Bomulds-	” 39 728	” 56 718	” 14 127 538
Mais-	” 41 676	” 111 395	” 1 351 867
Paraffin og paraffinvoks	” 36 028	” 49 975	” —
Papir og fabrikater	” 10 949	” 8 983	” 6 215 833
Pelsverk	” 5 179	” 7 361	” 4 503 968
Sirup	” 138 828	” 66 330	” 1 682 202
Sæbemateriale	” 10 506	” 17 513	” 2 944 322
Sække	” 7 506	” 3 391	” 397 740
Stentøi	” 1 474	” 2 662	” 576 702
Smergel	” 8 570	” 16 314	” 148 329
Tagsten	” —	” 9 246	” 950 543
Tobak:			
Blad-	” 80 087	” 201 695	” 29 163 086
Stilker	” —	” 7 850	” 259 285

	Til de forenede riger.		Til andre lande.
	Fiskalaaret	Fiskalaaret	Fiskalaaret
	1898—1899.	1899—1900.	1899—1900.
Cigaretter	\$ 155 597	\$ 124 058	\$ 2 290 876
Andre fabrikater . .	” 3 575	” 710	” 3 719 265

Trævarer:

Saget tømmer . . .	” 2 749	” 434	” 5 763 390
Hugget ”	—	” 4 292	” 785 305
Bord og planker . .	” 2 258	” 12 659	” 22 750 471
Tøndestav	” 30 146	” 23 442	” 4 337 418
Møbler	” 42 134	” 31 468	” 4 191 036
Træmasse	—	” 2 200	” 458 463
Andre	” 30 539	” 49 322	” 12 311 333
Vine	” 5 396	” 8 832	” 625 592
Andre artikler . . .	” 230 957	” 9 101	” 91 753 817

Tilsammen	\$ 12 204 947	\$ 10 436 817	\$ 1 370 763 571
mod i 1898—1899 .	\$ —	\$ 12 204 947	\$ 1 203 931 222
” - 1897—1898 .	—	” 6 311 393*)	” 1 210 291 913
” - 1896—1897 .	—	” 5 463 534*)	” 1 032 007 603
” - 1895—1896 .	—	” 5 019 486*)	” 793 392 590

Af sidste fiskalaars udførsel til de forenede riger falder paa:

Baltimore	\$ 619 818
Boston	” 788 167
New York	” 7 365 556
Philadelphia	” 1 168 669
Savannah	” 131 019
Wilmington, Delaware . . .	” 134 633
Andre havne	” 224 735

Toldintraderne beløb sig til \$ 228 364 556 mod \$ 200 873 429 i det næstforegaaende fiskalaar.

Fiskevarer.

I fiskalaaret 1899—1900 indførtes:

Fra	Ansjos og sardiner.	Stokfisk og klipfisk.	Sild, saltet.	røget.
De forenede riger .	\$ 56 247	\$ 43 048	\$ 199 327	\$ 1 037
Belgien	” 51 965	” —	” 1 946	” —
Overføres	\$ 108 212	\$ 43 048	\$ 201 273	\$ 1 037

*) Disse opgaver antages mindre korrekte, idet der fra samme er udeladt et større antal varer, udskibede via England og Tyskland, hvilke er fejlagtig opført som udført til disse lande istedetfor til de forenede riger.

		Anajos og sardiner.	Stokfisk og klipfisk.	Sild, saltet.	røget.
Overført	\$	108 212	\$ 43 048	\$ 201 273	\$ 1 037
Frankrige	"	1 189 125	" —	" 88	" —
Tyskland	"	6 909	" —	" 21 491	" 155
Kanada	"	29 059	" 496 524	" 81 416	" 110 659
Holland	"	14 811	" —	" 674 665	" 3 661
Portugal	"	110 434	" 335	" —	" —
Storbritannien	"	20 469	" 438	" 375 586	" 12 043
Andre lande	"	33 808	" 2 827	" 494	" —
Tilsammen	\$	1 483 768	\$ 543 172	\$ 1 355 013	\$ 127 555
mod i 1898—1899	\$	1 152 981	\$ 425 414	\$ 1 053 050	\$ 87 279
Total indførsel fra 1ste juli 1900 til 1ste marts 1901	"	1 028 561	" 487 094	" 1 053 014	" 81 649
Fra de forenede riger i 1898—1899	"	51 986	" 42 779	" 167 294	" 94
Fra do. i 1897—1898	"	49 110	" 54 464	" 229 108	" 1 072

		Makrel.	Anden fisk.
Fra de forenede riger	\$	233 943	\$ 85 926
Storbritannien	"	855 440	" 53 917
Kanada	"	140 987	" 2 285 364*)
Holland	"	45 805	" 19 172
Andre lande	"	725	" 189 664

Tilsammen	\$	1 276 900	\$ 2 634 043
Total indførsel fra 1ste juli 1900 til 1ste marts 1901	\$	773 378	\$ —
mod i 1898—1899	"	1 105 027	" 2 155 123
Total indførsel fra 1ste juli 1900 til 1ste marts 1901	"	773 378	" —
Fra de forenede riger i 1898—1899	"	128 246	" 80 652
" - — " - 1897—1898	"	143 457	" 60 433

Af fiskevarer udførtes i fiskalaaet 1899—1900:

Torsk, hyse etc. tørret, saltet eller røget.

	Amerikansk.	Importeret.
Til Vestindien	\$ 233 996	\$ 330 447
" Central-Amerika	" 9 737	" 1 296
" Mexico	" 861	" 404
Overføres	\$ 244 594	\$ 332 147

*) Deraf fersk fisk \$ 2 160 391.

Torsk, hyse etc., tørret, saltet eller røget.

	Amerikansk.	Importeret.
Overført	\$ 244 594	\$ 332 147
Til Venezuela	7 551	3 955
„ Holl. Guiana	34 398	1 205
„ Br. og fransk Guiana	13 315	5 965
„ Brasilien	42 541	8 537
„ Hawaji	15 655	—
„ Br. Australasia	20 080	—
„ Andre lande	26 078	25 848
Tilsammen i 1899—1900	\$ 404 212	\$ 357 658
mod i 1898—1899	„ 370 150	„ 295 805

	Amerikansk.	Importeret.
Sild, tørret, røget etc. (90 pct. til Central-Amerika og Vestindien)	\$ 82 407	\$ 47 731
Anden fisk, tørret, røget etc.	„ 56 684	„ —
Lagesaltet makrel (60 pct. til Vestindien)	„ 14 352	„ 1 809
— anden fisk	„ 99 627	„ 6 166
Lax, hermetisk (70 pct. til Storbritannien)	„ 2 693 684	„ —
Lax, anden	„ 535 276	„ 2 181
Anden hermetisk fisk	„ 133 244	„ —
„ fersk	„ 59 734	„ —
Kaviar (90 pct. til Tyskland)	„ 100 786	„ —
Østers (80 pct. til Storbritannien og Kanada)	„ 807 243	„ —
Anden skjælfisk	„ 416 212	„ —
Al anden fisk	„ 136 717	„ 69 184
Ansjos og sardiner	„ —	„ 16 432
Tilsammen i 1899—1900	\$ 5 023 293	\$ 291 503
mod i 1898—1899	„ 4 735 580	„ 141 657

Af medicintran indførtes i fiskalaaret til 1ste juli 1900 fra Norge 8 857 tdr. værd \$ 133 938 mod 6 172 tdr. værd \$ 110 528 i 1898—1899. Indførselen til New York fra 1ste april 1901 opgives til 7 458 tdr. Importørpris i New York opgives til \$ 20.00 à \$ 21.00 med undtagelse af i april, da beretningen om, at fisket skulde være mislykket, bragte den for en kort tid op til \$ 24.00.

Priserne fra første haand var i New York ifølge opgave som følger:]

Norsk slosild KKKK og KKK: \$ 8.00 à \$ 8.50.

Skotsk „large fulls“: januar til juni \$ 12.50 à \$ 13.00; september til december \$ 11.50 à 12.00.

Skotsk „fulls“: januar—juni \$ 11.00 à 11.50; september—december ingen beholdning.

Hollandsk „mixed“: januar \$ 9.00 à 10.00; marts—mai \$ 8.00—8.50; september—december \$ 9.00 à 10.00.

Hollandsk „milkers“: januar \$ 10.00—11.00; marts—mai \$ 9.00—10.00; september—december \$ 10.00—11.00.

„Cutheads“: januar—mai \$ 6.00 à 6.50; november—december \$ 6.00.

„Belly-cuts“: januar \$ 8.00; marts—juni \$ 6.75 à 7.00, november—december \$ 6.75 à 7.00.

Brisling: januar til mai \$ 5.00 à \$ 5.50.

Ansjos: januar—mai \$ 4.50—5.00 pr. $\frac{1}{2}$ td.; september—december \$ 5.00 à 6.50.

Røgede sardiner i olje: $\frac{1}{4}$ tins \$ 7.50 à 9.00; $\frac{1}{2}$ tins \$ 12.50 à 13.00 pr. kasse.

Appetitsild: \$ 10.00.

Storsei: $5\frac{1}{4}$ à $5\frac{1}{2}$ cents pr. pd.; rødskjær: $10\frac{1}{2}$ cents pr. pd.

Rundfisk: $7\frac{1}{2}$ à $7\frac{3}{4}$ cents; zartfisk: $10\frac{1}{2}$ à 11 cents pr. pd.

		Norsk.			Irsk.
Makrel.	Bloaters.	No. 1.	2.	3.	No. 3.
	\$	\$	\$	\$	\$
Januar—mai	32.00 à 33.00	24.00 à 25.00	22.00	18.00 à 20.00	15.00 à 14.00
Juli . . .	26.00 à 27.00	24.00 à 25.00	20.00	—	12.50
September .	27.00 à 28.00	19.00 à 20.00	16.00	—	13.00
Novbr.—decbr.	24.00 à 25.00	19.00 à 20.00	16.00	14.00 à 15.00	13.50 à 14.00

For amerikansk uassorteret makrel var prisen i Boston i juni \$ 11.50 à \$ 10.00, juli \$ 10.00 à \$ 9.00; august \$ 9.00 à \$ 11.00; september \$ 11.50 à 12.50, oktober \$ 13.50 à 15.00; november \$ 15.00.

Ifølge „the Boston Fish Bureau’s“ rapport var makrelfisket særdeles vellykket, og fangsten den største siden 1888. Der nedsaltedes ialt 87 967 tdr. mod 23 468 tdr. i 1899, hvilket forklarer, at priserne ved aarets slutning var fra \$ 6.00 til \$ 9.00 lavere end i december 1899.

Træmasse og cellulose.

Optagne i aarets første maaneder med store ordrer for fremtidig leverance sikrede papirfabrikerne sig betydelige kvantiteter cellulose og træmasse udover deres virkelige behov af frygt for, at en i sommerens løb muligvis indtrædende vandmangel skulde senere forhøje priserne. Uagtet forskellige større cellulosefabriker er blevet fuldførte i aarets løb, og mange af de ældre fabriker er blevet betydelig udvidede, har papirfabrikernes store aktivitet derfor dog bevirket, at den i 1899 tiltagende indførsel af cellulose fortsattes udover sidste sommer og høst, saa at totalindførselen for kalenderaaret 1900 steg til en værdi af \$ 2 315 000 mod \$ 1 243 300 i aaret 1899 og \$ 1 684 000 i 1898.

De i de kanadiske provinser Quebec og Ontario tidlig i 1900 vedtagne love sigtende til en formindskelse i udførselen af træmassetømmer til de Forenede Stater bevirkede en stigning i sammes pris af \$ 1.00 pr. „cord“, men

skal forøvrigt ikke have hæmmet udførselen til Staterne i merkbar grad. Begge provinsers love vedrører nemlig blot tømmer, hugget paa regjeringsland, og det berettes, at tømmerhandlerne derfor har tilgodegjort sig retten til fri export af tømmer, hugget paa privat eiendom, ved at lade mange af sine arbejdere tage „homesteads“ paa store landstrækninger, rigt paa træmassetømmer for sammes udførsel til Staterne.

Overproduktion og overflod af raastof i papirfabrikerne og disses aftagende beskæftigelse nedtrykkede cellulose- og træmasse-priserne i juli maaned, og markedet har senere været flaut og nedadgaaende. Som følge heraf har ogsaa indførselen i de seneste maaneder atter aftaget og udførselen tiltaget. Markedets gang fremgaar nærmere af følgende prisnoteringer:

Sulfit-cellulose.

	Importeret.		Amerikansk.	
	Bleget.	Ubleget.	Bleget.	Ubleget.
	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.
Januar—juni . . .	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{4}$ à 3 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{4}$ à 2 $\frac{1}{2}$
Juli—december . .	„ - „	2.30 - 2.50	3 - 3 $\frac{1}{4}$	2.10 - 2.50
31te december . .	„ - „	„ - „	2 $\frac{3}{4}$ - 3	1.95 - 2.50
1ste mai 1901 . .	3.15 - 3 $\frac{1}{2}$	„ - „	2 $\frac{1}{2}$ - 3	„ - 2

Soda-cellulose.

	Importeret.		Amerikansk.	
	Bleget.	Ubleget.	Bleget.	Ubleget.
	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.	Cents pr. lb.
Januar	3 à 3.10	—	—	2 - 2 $\frac{1}{2}$
Februar—mai . .	3 $\frac{1}{4}$ - 3 $\frac{1}{2}$	2.65 - 2.75	3 $\frac{1}{4}$ - 3 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ - 2.60
Juni—september .	3 - 3 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{2}$ - 2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{3}{4}$ - 2.80	„ - „
Oktober—december	3 $\frac{1}{4}$ - 3 $\frac{1}{2}$	2.35 - 2.65	2 $\frac{3}{8}$ - 2 $\frac{3}{4}$	„ - „
1ste mai 1901 . .	3 $\frac{1}{8}$ - 3 $\frac{7}{8}$	2 $\frac{1}{4}$ - 2 $\frac{1}{2}$	1.95 - 2 $\frac{1}{4}$	—

For mekanisk træmasse var prisen \$ 20.00 à \$ 25.00 f. o. b. ved fabrikerne til i juli, da den steg til \$ 30.00 paa grund af tørke, som forhindrede tømmerflødning og fabrikation. Da vandmangelen i august ophørte, faldt prisen atter til \$ 25.00 og i september til \$ 18.00 à \$ 20.00, hvilke priser vedligeholdtes til aarets slutning. Fra i midten af januar d. a. noteredes \$ 15.00 f. o. b., og den 1ste mai d. a. faldt prisen til \$ 14.00 pr. ton f. o. b.

Ifølge „Lockwoods Directory“ var de Forenede Staters produktionskapacitet pr. døgn i aaret 1900 som følger:

	Antal Mek. træmasse.			Cellulose.		Total.
	firmaer.	Tør.	Fugtig.	Sulfit.	Soda.	
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	
New York	88	894	645	568	104	2 211
Maine	26	209	521	352	220	1 302
New Hampshire	11	72	144	245	—	461
Vermont	10	47	287	32	—	366
Massachusetts	6	5	66	47	5	123
Pennsylvanien	16	34	14	77	192	317
Wisconsin	33	175	323	337	—	835
Michigan	12	16	56	169	6	247
Andre øststater	2	—	—	6	—	6
„ midtstater	19	133	47	65	75	320
Vestligste stater	10	93	35	52	33	213
Sydstaterne	10	60	24	227	120	431
	243	1 738	2 162	2 177	755	6 832

eller ialt 3 900 tons mekanisk og 2 932 tons kemisk træmasse.

mod i 1899	3 823	„	—	-	2 314	„	—	—
„ - 1897	3 274	„	—	-	1 725	„	—	—
„ - 1895	2 465	„	—	-	1 479	„	—	—
„ - 1891	1 477	„	—	-	772	„	—	—
„ - 1881	20	„	—	-	160	„	—	—

Staternes samlede antal papirfabriker var i aaret 1900 961 med en kapacitet af 1 685 tons bog- og skrivpapir, 2818 tons avis-papir og 5 562 tons andet papir og pap etc. eller ialt 10 065 tons pr. døgn.

Ved slutningen af aaret 1900 var der ifølge opgave 9 nye træmassefabriker under bygning, hvoraf 6 i New York og New England Staterne.

Af cellulose og træmasse indførtes:

I fiskalaarene endende

Fra	30te juni 1900;		30te juni 1899;		30te juni 1898.	
	Tons.	\$	Tons.	\$	Tons.	\$
De forenede riger	15 140	622 800	4 192	176 500	3 704	156 890
Kanada	59 000	1 407 641	28 135	449 612	24 220	368 633
Tyskland	5 765	269 565	713	41 519	1 617	72 167
Østerrige	1 030	53 072	—	—	10	450
Portugal	573	20 382	—	—	—	—
Storbritannien	545	13 474	265	3 173	215	2 420
Holland	262	13 707	14	702	—	—
Belgien	96	4 104	—	—	80	1 082
Frankrige	30	975	—	—	—	—

Tilsammen 82 441 2 405 630 33 319 671 506 29 846 601 642

Deraf i aaret 1899—1900 til:

	Tons.
Bangor, Maine	11 704
Bath	1 138
Boston	9 971
New Haven, Conn.	1 215
New York	15 924
Philadelphia	874
Portland, Me.	622
Andre havne	993

Ialt 82 441

Totalindførselen fra 1ste juli 1900 til 1ste marts 1901 udgjorde ialt 31 769 tons til værdi \$ 1 076 375, hvoraf 24 904 tons fra Kanada og 6 865 tons fra Europa mod 58 200 tons, værd \$ 1 599 472 i de 8 maaneder endende 1ste marts 1900.

Derimod udførtes:

I fiskalaarene endende

Til	30te juni 1900;			30te juni 1899;			30te juni 1898.		
	Tons.	\$		Tons.	\$		Tons.	\$	
Storbritannien	8 536	255 696		18 700	389 471		19 727	358 466	
Belgien	1 467	59 335		3 731	130 231		1 824	70 043	
Frankrige	697	28 000		685	27 475		685	37 475	
Kanada	889	22 788		2 388	48 188		1 634	27 818	
Tyskland	547	22 361		1 118	41 530		536	21 406	
Mexico	1 004	19 466		439	13 940		131	4 910	
Italien	400	18 535		477	19 043		477	19 043	
Japan	363	16 506		668	9 219		16	496	
Østerrige-Ungarn	255	10 200		178	7 375		17	692	
Rusland	75	2 900		212	8 438		—	—	
De forenede riger	33	2 200		—	—		54	2 190	
Cuba	9	476		—	—		—	—	
Andre	—	—		120	24 919		112	4 131	
Tilsammen	14 275	458 463		28 716	699 819		25 213	536 670	

Fra 1ste juli 1900 til 1ste marts 1901 udførtes 22 797 tons til værdi \$ 759 802 mod 8 515 tons værd \$ 293 443 i tiden fra 1ste juli 1899 til 1ste marts 1900.

Det synes, som om amerikanerne med speciel iver lægger an paa at udvide sin exporthandel med papir, og at de nærer store forhaabninger om en nær forestaaende forøgelse i udførselen især til markeder som Australien (som berettes at udføre herfra 50 pct. af sit forbrug), Vestindien, Central- og Sydamerika, Mexico, Kanada og Storbritannien.

Udførselen af papir, som i fiskalaaret 1899—1900 beløb sig til \$ 6 215 800 mod \$ 5 477 800 i det næstforegaaende fiskalaar, var som følger:

	Tapeter.	Trykpapir.	Skrivpapir og konvolutter.	Andet.
	\$	\$	\$	\$
Kanada	41 175	130 402	62 239	880 883
Mexico	31 742	43 646	87 127	217 165
Central-Amerika	1 486	7 877	11 637	27 662
Vestindien	1 295	56 897	83 667	284 134
Sydamerika	2 183	58 096	52 893	122 190
Asien	1 390	156 430	5 947	147 056
Australien, Sandwichs- øerne, Stillehavsøerne	20 752	1 267 165	89 186	319 434
Storbritannien	44 781	739 275	22 155	757 548
Tyskland	39	6 076	23 924	88 052
Andre lande	1 149	55 456	24 473	241 149
Tilsammen	145 992	2 521 320	463 248	3 085 273

Af papir indførtes:

Fra Tyskland	\$ 2 757 193
„ Storbritannien	„ 733 782
„ Frankrige	„ 364 642
„ Belgien	„ 186 819
„ Japan	„ 255 939
„ Andre lande	„ 558 383

Total \$ 4 856 758

mod \$ 3 241 661 i det næstforegaaende aar.

Jern- og staalmarkedet led under følgerne af i 1899 enormt opskruede priser og en samtidig overproduktion, som i aktieoperationsøiemed søgtes vedligeholdte udover vinteren under foregivende af, at jernverkerne var optagne med store ordrer for fremtidig leverance. Beholdningen af de forskellige produkter ophobedes imidlertid i saa stor maalestok, at denne boble tilsidst maatte briste, og i april overraskedes man pludselig ved en komplet eller delvis standsning af flere større verker og derefter nedadgaaende priser, som ved aarets slutning stod 35 à 50 pct. lavere end ved dets begyndelse.

Produktion af rujern vedligeholdtes med gennemsnitlig 294 000 tons ugentlig indtil i juli, efter hvilken tid den aftog efterhaanden til 229 000 tons ugentlig i december.

Totalproduktionen anslaaes til omkring 12½ mill. tons mod 15 mill. tons i 1899; med en højere arbejdsløn og de lavere salgspriser har udbyttet for aaret 1900 været betydelig mindre tilfredsstillende end for aaret 1899.

Ved en konference mellem jern- og staalproducenter i juni bestemtes prisen for „bessemer pig“ reduceret fra \$ 34.90 til \$ 20.00, men uden den forønskede virkning, hvorfor der ved et den 5te juli afholdt møde bestemtes en yderligere

nedsættelse til \$ 16.90 leveret Pittsburgh. Markedet vedblev desuagtet flaut, saa at prisen faldt videre til 16 dollars; i august besluttedes en betydelig indskrænkning i produktionen, men markedet vedblev ikke destomindre nedadgaaende til \$ 13.50 i december for prompte og \$ 13.00 for januar—juni leverance.

Prisen for staaibillets faldt i omtrent samme forhold eller fra \$ 35.00 i januar til \$ 16.00 pr. ton i august; ved en sammenslutning af fabrikanterne forceredes den op igjen til \$ 19.75 i november og december.

Stangstaa og stangjern led den største reduktion, nemlig fra henholdsvis 2.25 cents og 2.15 cents pr. pund i januar til 1.15 og 1.10 cents pr. pund i juli, efter hvilken tid en livlig efterspørgsel atter bevirkede en stigning til 1.25 og 1.30 ved aarets slutning.

For jernbaneskiner ansees 1900 at have været et høist fordelagtigt aar. Med store ordres for fremtidig leverance vedligeholdtes en pris af \$ 35.00 pr. ton fra januar til i september, da fabrikanterne paa grund af nedgang i prisen for „billets“ reducerede den til \$ 26.00, hvilken pris vedvarede til aarets slutning. Det i aaret 1900 afhændede kvantum anslaaes til over 2 mill. tons, og det berettes, at der nu (i april) skal være optaget ordres for 1901 for over 1½ mill. tons, deraf betydelige kvantiteter for export til Kanada, New Zealand, England og Mexico. Til Norge udskibedes i det forløbne aar 3 900 tons staaalskiner.

Udsigterne for indeværende aar ansees for Staternes vedkommende gode. Overproduktionen og det flau marked har givet fremmedhandelen et betydeligt opsving, og store ordres effektueredes henimod aarets slutning for export af staauplader til skibsbyggerierne paa Clydefloden og i Bremen, af brobygnings- og jernbanemateriel til Sydafrika og endog af bessemersbillets til Wales.

Udførselen herfra møder sin største vanskelighed i de store transportudgifter; det forlyder, at der arbeides paa at erholde en nedsættelse af jernbanefragterne, hvilket vistnok tør opnaaes af den i indeværende aar stiftede „United States Steel Corporation“, en sammenslutning af 12 større „trusts“ i jern- og staaupbranchen, hvis samlede kapital angives til 1 200 mill. doll., og som forventes at blive en mægtig konkurrent i verdens staaup- og jernmarked.

Prisen paa svensk stangjern opgives at have været i januar gennemsnitlig \$ 75.00, i juli til oktober \$ 75.00 à \$ 70.00 samt i november og december \$ 70.00 à \$ 65.00. Prisen for „wire-rope“ i januar \$ 70.00 à 75.00 og i december gennemsnitlig \$ 66.00.

Indførselen stillede sig som følger:

Fra	Rujern.		Skrabjern.		Jernmalm.	
	Tons.	\$	Tons.	\$	Tons.	\$
Sverige . . .	3 415	107 260	3 159	97 325	—	—
Storbritannien .	54 718	1 911 508	4 582	96 429	—	—
Kanada . . .	2 872	84 340	12 317	278 262	126 497	128 050
Overføres	61 005	2 103 108	20 058	472 016	126 497	128 050

	Rujern.		Skrabjern.		Jernmalm.	
	Tons.	\$	Tons.	\$	Tons.	\$
Fra Overført	61 005	2 103 108	20 058	472 016	126 497	128 050
Spanien . . .					319 175	650 584
Cuba . . .					384 793	479 888
Andre lande . .	95	6 393			115 729	238 500
Tilsammen	61 100	2 109 501	28 431	562 685	946 194	1 497 022
Mod i aaret 1898						
—1899 . .	23 316	711 088	4 642	65 185	269 013	401 595
fra Sverige i						
1898—1899 .	2 780	55 550	1 931	43 329		
Totalindførselen						
fra 1ste juli						
1900 til 1ste						
marts 1901 .	22 913	870 995	13 999	234 833		

	Stangjern.		Staal. „Ingots and Blooms.“		„Wire-rods.“	
	Tons.	\$	Tons	\$	Tons.	\$
Fra						
Sverige . . .	17 015	732 368	3 873	203 642	12 075	554 772
Storbritannien .	2 870	240 130	9 864	1 091 143	8 923	558 008
Kanada . . .	440	21 132	26	2 786		
Belgien . . .	340	14 459				
Tyskland . . .	612	20 788	512	65 160	26	1 339
Andre lande . .	—	—	10	26 297	1	36
Tilsammen	21 277	1 028 877	14 385	1 389 028	21 025	1 114 155
Mod i aaret 1898						
—1899 . .	19 975	907 533	10 625	1 088 847	15 451	730 958
fra Sverige i						
1898—1899 .	15 513	637 387	3 004	145 364	9 421	358 389
Totalindførselen						
fra 1ste juli						
1900 til 1ste						
marts 1901 .	12 773	745 357	6 100	798 058	12 383	738 109

Derimod udførtes:

	Tons.	Ialt \$
Jernmalm	40 510	79 042
Rujern	160 674	3 122 573
Stangjern	8 240	378 120
„Wire-rods“ (staal)	11 542	513 866
Stangstaal	32 623	1 444 522
Billets, Ingots og Blooms . .	14 109	441 605
Jernbanneskinner (staal *) . .	341 656	9 218 144

Overføres 609 354 15 197 872

*; Heraf udførtes 3 911 tons jernbaneskinner, værdi \$ 117 685 til Norge.

	Overført	609 354	15 197 872
Jernbaneskiner (jern)	6 149		138 304
Jernplader	8 115,		549 975
Staalplader	31 040		1 249 576
Bygningsjern	56 275		2 835 588
Traad	105 702		5 982 400

Tilsammen 816 635 25 953 715

Af huder og skind indførtes fra de forenede riger i aaret:

	1899—1900.		Mod i 1898—1899.	
	Pund.	\$	Pund.	\$
Gjedeskind (toldfri)	61 446	16 511	27 761	8 725
Ko- og oxehuder	3 610 996	340 607	1 914 379	154 333
Andre (toldfri) hoved-				
sagelig kalveskind	1 417 954	221 107	366 806	44 522
„Cuttings“	—	8 748	—	1 675
Tilsammen	5 643 396	586 973	2 108 946	209 255

Den betydelig forøgede indførsel i sidste fiskalaar falder paa tiden fra 1ste september 1899 til midten af februar 1900, da prisen for alle sorter skind og huder steg $1\frac{1}{2}$ à 2 cents pr. pund.

Fra mai 1900 til aarets udgang har markedet derimod været i stadig nedgang, og importen i fiskalaaret 1900—1901 vil derfor utvilsomt vise en tilbagegang til tidligere værdier.

Fyrstikker. Den officielle statistik opgiver indførselen i fiskalaaret endende 30te juni 1900 til en værdi af \$ 156 705, hvoraf \$ 93 875 fra de forenede riger, \$ 18 057 fra Belgien, \$ 21 011 fra Tyskland, \$ 12 269 fra Storbritannien, \$ 7 590 fra Italien, \$ 872 fra Japan og restbeløbet fra Danmark, Østerrige og Holland. Indførselen i aarene 1898—1899 beløb sig til \$ 128 873, hvoraf \$ 96 832 fra de forenede riger.

Der opgives at være oprettet 29 fyrstikfabriker i aaret 1900, med en samlet kapitalisation af $13\frac{3}{4}$ mill. doll., skjønt den virkelig indbetalelige driftskapital vistnok betydelig underskrider dette beløb. De vigtigste af disse fabriker er:

Prime Match Co. i Pierre, South Dakota	med \$ 2 100 000 kapital
Atlantic Match Co. i Camden, New Jersey	— ” 2 000 000 —
Atlas Match Co. i Jersey City — ” —	— ” 1 000 000 —
Columbia Match Co. i Clifton, — ” —	— ” 1 000 000 —
American Match Co. i Perth Amboy, New Jersey	— ” 1 000 000 —
Imperial Match Co. i Chicago, Illinois — ” —	— ” 1 000 000 —
Independent Match Co. i Towson, Maryland	— ” 1 000 000 —

Forøvrigt kontrolleres fyrstikfabrikationen og salget, inclusive en større del af de importerede fyrstikker, af den under navn af „Diamond Match Co.“ bestaaende fyrstik„trust.“

Kornvarer. Indhøstningen opgives for aaret 1900 til:

172 mill. bush. vaarhvede	mod	251 mill. bush. i aaret 1899
350 " " vinterhvede	"	297 " " i " —
2 105 " " mais	"	2 078 " " i " —
809 " " havre	"	796 " " i " —
59 " " byg	"	73 " " i " —
24 " " rug	"	24 " " i " —

Hvedeprisen, som i januar stod i $73\frac{3}{4}$ cents pr. bushel for nr. 2 rød vinterhvede, steg i løbet af vaaren til 78 cents; beretninger i juni om en mislykket høst i Minnesota og Dakota fulgtes af voldsomme spekulationer, som bragte prisen opover, indtil den i slutningen af juni naaede 92 cents, det høieste punkt i aarets løb. Dette havde en formindsket udførsel til følge, hvilket i forbindelse med beretninger om en rigelig høst i Kansas bragte prisen nedover til 80 cents i august og derefter til 77 cents ved aarets slutning.

Maisprisen avancerede tiltrods for en rigelig høst fra $39\frac{1}{2}$ cents pr. bushel for nr. 2 „mixed“ i januar til 51 cents den 11te juli; som følge af denne prisstigning og af overflod paa mais i Rusland til lavere priser udførtes 35 mill. bushels mindre end i aaret 1899, men markedet vedblev ikke desto mindre høit til i begyndelsen af oktober, fra hvilken tid prisen faldt efterhaanden til $45\frac{1}{2}$ cents den 31te december.

Havreprisen varierede mellem $29\frac{1}{4}$ cents i januar for nr. 2 og 25 cents i september: den stod ved aarets slutning i 28 cents.

Der udførtes:

Fiskalaaret 1899 — 1900.				1898 — 1899.			
Til de forenede riger.		Ialt		De forenede riger.		Ialt	
Byg	\$ 2 625	\$	11 216 694	\$ 34 700	\$	1 375 274	
Havre	—	"	12 504 654	—	"	9 787 540	
Havremel	100 262	"	1 547 900	50 008	"	1 295 988	
Hvede	103 726	"	73 237 080	552 243	"	104 269 169	
Hvedemel	469 364	"	67 760 886	577 275	"	73 093 870	
Klid	11 594	"	2 638 719	500	"	2 002 588	
Mais	303 597	"	85 206 400	277 367	"	68 977 448	
Maismel	3 659	"	2 148 410	6 234	"	1 775 868	
Rug	114 473	"	1 442 055	1 030 760	"	5 936 078	
Kornpræparater	17 155	"	2 362 715	3 112	"	2 133 110	
Andre kornvarer	14 537	"	2 678 565	470	"	3 352 856	

Tilsammen \$ 1 140 987 \$ 262 744 078 \$ 2 532 669 \$ 273 999 589

Kjød og flæsk etc. Priserne i New York var ved aarets begyndelse for smult („prime“) 6.15 cents pr. pund og for „mess pork“ \$ 10 pr. tønne, men steg paa grund af slagtning af $1\frac{1}{4}$ mill. færre svin end i aaret 1899 til 7.40 cents og \$ 13.25 i april. Senere varierede prisen for smult mellem $6.77\frac{1}{2}$ og 7.80 cents, indtil den ved aarets slutning stod i 7.20, medens

et „corner“ i „mess pork“ bragte prisen for denne vare op til \$ 44.50 pr. tønde den 4de oktober. Den faldt imidlertid øjeblikkelig til \$ 20 og inden en uge til \$ 15 og var ved aarets slutning \$ 12 à \$ 13 pr. tønde.

Prisen for „family beef“ varierede mellem \$ 10.50 og 13.50 pr. tønde og stod ved aarets slutning i \$ 11 à \$ 12.

For „oleo stearin“ betaltes i januar $7\frac{1}{4}$ cents og den 31te december $6\frac{1}{4}$ cents; den højeste og laveste pris var 8 cents i slutningen af april og 6 cents i juni.

Der udførtes.

Fiskalaaret 1899—1900.				mod i 1898—1899.			
Til de forenede riger.		Ialt.		De forenede riger.		Ialt.	
Oksekjød preserveret . . . \$	38 391	\$	5 233 982	\$	61 412	\$	3 503 293
Do. ferskt . . . „	—	„	29 643 380	„	—	„	23 545 185
Do. saltet . . . „	68 811	„	2 697 340	„	136 815	„	2 525 784
Talg	223 871	„	4 398 204	„	91 723	„	4 367 356
Flesk „bacon“ . .	770 020	„	38 975 015	„	1 935 262	„	41 557 067
Do. skinker . . .	24 476	„	20 416 367	„	43 210	„	20 774 084
Do. preserveret „	960	„	658 402	„	—	„	—
Do. fersk . . . „	—	„	1 925 772	„	—	„	2 722 661
Do. saltet . . . „	205 883	„	8 243 797	„	292 997	„	7 917 066
Smult	735 763	„	41 939 164	„	755 285	„	42 208 465
Do. kompositi-							
oner	15 940	„	1 475 064	„	17 504	„	1 200 231
Pølse- „casings“ „	19 511	„	2 309 571	„	23 722	„	1 671 052
Oleo-olie	960 047	„	10 503 856	„	788 862	„	9 183 659
Oleo-margarin . .	1 400	„	416 544	„	2 863	„	509 703
Smør	9 632	„	3 143 509	„	33 637	„	3 263 951
Ost	—	„	4 943 609	„	317	„	3 316 049
Andre produkter „	83 998	„	7 531 488	„	102 871	„	7 313 272
Tilsammen \$		\$	3 158 703	\$	4 286 478	\$	175 578 878

Petroleum.

Der udførtes til de forenede riger			
Fiskalaaret 1899—1900.		1898—1899.	
Gallons		Gallons.	
Raa olie	92 428	\$	7 995
Naphta	320 261	„	34 424
Petroleum . . .	24 693 536	„	1 727 672
Lubricating . .	255 737	„	36 529
Tilsammen		\$	1 806 620
			19 394 924
		\$	1 156 010

*

Prisen stod paa sit høidepunkt i januar til midten af april, da raffineret petroleum betales med 9.90 cents pr. gallon i New York og raa med \$ 1.66 à \$ 1.68 leveret Pittsburg. Den faldt derefter efterhaanden til 7.25 cents og \$ 1.07 den 31te december.

Læder og lædervarer.

		Der udførtes til de forenede riger:	
		Fiskalaaret 1899—1900.	1898—1899.
Saalelæder . . .	2 024 334 pund	\$ 429 312	1 128 064 pund \$ 212 359
Overlæder . . .		" 85 547	" 150 013
Andet . . .		" 7 651	" 9 318
Støvler . . .	3 279 par	" 5 832	4 536 par " 7 135
Sadelmagervarer .		" 3 384	" 605
Andre lædervarer .		" 17 239	" 18 787
		\$ 548 965	\$ 398 217

Priserne var i New York for „middle weights“ saalelæder:

		„Hemlock, non acid.“	Union:
		Cents pr. pund.	Cents pr. pund.
Januar til april . . .		25 à 26	35 à 36
Mai . . .		25 ¹ / ₂ à 26 ¹ / ₂	34 à 35
Juni og juli . . .		24 ¹ / ₂ à 25	34 à 33
August . . .		23 ¹ / ₂ à 24	30 à 31
September til oktober . .		23 ¹ / ₂ à 24	29 à 30
December . . .		24 ¹ / ₂ à 25	32 à 31

Bomuld. Indhøstningen opgives for aaret 1900 til blot 9 440 baller mod 11 235 000 baller i det næstforegaaende aar, og denne ringere høst i forbindelse med stor aktivitet i herværende fabriker formidskede udførselen sammenlignet med aaret 1899 med 1 283 000 baller.

Prisen for „middling upland“, som ved bomuldssæsonens aabning den 1ste september 1899 var 5¹⁵/₁₆ cents pr. pund i New Orleans og 6¹/₄ cents i New York, var den 1ste jannar steget til henholdsvis 7⁷/₁₆ og 7¹¹/₁₆ cents og vedblev næsten stadig opadgaaende til 10³/₁₆ og 10¹/₄ cents den 20de juli. Efter et noget flauere marked i august bragte efterretningerne om oversvømmelsen i Galveston prisen op til 11 cents i New Orleans, hvorefter den faldt til 9³/₈ cents i New Orleans og 10¹⁵/₁₆ cents i New York den 31te december.

Der udførtes:

		Til de forenede riger:		Total.
		Baller.	Baller.	
I fiskalaaret 1899—1900 .	15 099	\$ 597 244	6 090 144	\$ 241 832 737
Mod i „ 1898—1899 .	33 725	" 703 503	7 373 382	" 209 564 774

Kul. Ifølge „U. S. Bureau of Statistics“ anslaaes kulproduktionen i de Forenede Stater for kalenderaaret 1900 til 231 mill. tons (2 240 pund pr. ton), hvoraf 77½ pct. „bituminous“, mod 196 mill. tons i aaret 1898, 178¾ mill. tons i aaret 1897, 116¾ mill. tons i aaret 1887 og 51¾ mill. tons i aaret 1877.

Udsigterne til, at de allerede i aaret 1899 forhøiede kulpriser i Europa vilde fremdeles stige i aaret 1900, gav anledning til en ganske betydelig udførsel af kul til Genua, Triest, franske, spanske og portugisiske havne; nogle ladninger afgik ogsaa til Sverige. Denne udførsel naaede sit maanedlige høidepunkt med 94 000 tons i september; ved de faldende priser i England i oktober maaned har den senere aftaget til 41 000 tons i februar indeværende aar.

Udførselen til Europa beløb sig i kalenderaaret 1900 til 596 485 tons, værdi \$ 1 543 906 mod 23 272 tons, værdi \$ 65 855 i aaret 1899, og totaludførselen til 7 144 839 tons, værdi \$ 19 469 650 (deraf 5 639 836 tons „bituminous“, værdi \$ 13 095 066) mod 5 208 817 tons, værdi \$ 14 154 041 i aaret 1899. Fra Norfolk udførtes 4 600 tons, værdi \$ 11 150 til Sverige; opgave over kalenderaarets udførsel til Norge og Sverige er forøvrigt ikke tilgængelig.

De maanedlige gennemsnits-exportpriser rangerede for „bituminous“ mellem \$ 2.06 i februar og \$ 2.70 pr. tons i oktober og for „anthracite“ mellem \$ 4.05 i mai og \$ 4.60 i december.

Gennemsnitspriserne for marts 1901 var \$ 2.43 og \$ 4.59 pr. ton.

Immigrationen.

I kalenderaaret 1900 ankom til de Forenede Stater.

Fra	Mandlige.	Kvindelige.	Tilsammen.
Danmark	1 959	1 254	3 213
Frankrige	1 884	1 087	2 971
Italien	82 515	28 573	111 088
Norge	7 223	3 836	11 059
Rusland	59 234	33 252	92 486
Sverige	11 126	9 659	20 785
Storbritannien og Irland	24 556	24 976	49 532
Tyskland	11 904	8 864	20 768
Østerrige-Ungarn	73 962	34 739	108 701
Japan	13 759	443	14 202
Andre lande	25 831	11 490	37 321
Tilsammen	313 953	158 173	472 126

mod i aaret 1899 361 318, hvoraf 4 874 nordmænd og 11 551 svensker.

New Yorks immigrationsbureau forbød under immigrationsloven 31 skandinaver landstigning, nemlig 2 sindssyge, 5 befængte med smitsomme sygdomme og 24, som ansaaes udygtige til at ernære sig; 12 personer, som ikke kunde finde sit udkomme her, blev paa egen begjæring returnerede.

„Labor-Union“ arbeideres lønninger var i aaret 1900 i:

		New York.	Andre byer i staten New York.
For tømmermænd	pr. dag \$	3.00 à 4.00	\$ 1.90 à 2.50
„ murere	— „	3.50 à 4.00	„ 2.70 à 4.00
„ stenhuggere	— „	4.75	„ 3.00 à 3.50
„ asfaltarbeidere	— „	2.25*)	
„ skræddere	— „	1.50 à 3.00	„ 1.00 à 2.50
„ jern- og staalmolders	— „	2.75 à 3.25	„ 2.25 à 3.50
„ maskinister	— „	2.40 à 3.25	„ 1.75 à 3.25
„ skibstømmermænd	— „	3.25 à 3.50	„ 2.75
„ bogbindere	— „	2.50 à 3.50	„ 2.00 à 3.33
„ sættere	— „	4.00 à 4.50	„ 1.50 à 3.50
„ cigararbeidere	— „	2.75*)	„ 1.00 à 4.00
„ bagere	— „	1.66 à 3.00	„ 1.33 à 3.00
„ bødkere	— „	3.50	„ 2.00 à 3.00

I forbindelse hermed faar det tages i betragtning, at der til enkelte tider af aaret herskede adskillig arbejdsløshed i de forskellige brancher.

Jordbrugsarbeidere betales gennemsnitlig \$ 14.00 pr. maaned, samt kost og logi. Daglønnere \$ 1.50 pr. dag, almindelige tjenestepiger \$ 10.00 à \$ 16.00 pr. maaned.

*) Gennemsnitsløn.

Batavia.

Aarsberetning for 1900 fra konsul C. Weber, dateret 23de mai 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Batavia i ballast 5 seilskibe dr. 2 212 tons, med ladning ingen; til Padang ankom, ligeledes i ballast, 6 seilskibe dr. 4 210 tons; til Soerabaia med ladning 11 skibe dr. 13 983 tons og i ballast 2 dr. 3 998 tons; til Makassar ingen. Ialt ankom saaledes til konsulatdistriktet 11 norske skibe dr. 13 983 tons med ladning og 13 dr. 10 420 tons i ballast. Der afgik fra hovedstationen 5 skibe dr. 1 674 tons med ladning og 1 dr. 749 tons i ballast, fra Padang med ladning 6 skibe dr. 3 888 tons og fra Soerabaia med ladning 13 dr. 15 230 tons Ialt afgik saaledes 24 skibe dr. 20 792 tons med ladning og 1 dr. 749 tons i ballast.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter ved hovedstationen fl. 209.10, i Padang fl. 82.20, i Soerabaia fl. 646.69, tilsammen fl. 937.99.

Der foregik heller ikke i aaret 1900 nogen direkte import fra Norge eller Sverige, idet alle norske og svenske produkter ligesom tidligere passerede gennem tyske og hollandske exporthuse. Importhandelen var i det forløbne aar i det hele taget gunstig, og af enkelte artikler indførtes der næsten det

dobbelte kvantum sammenlignet med det foregaaende aar. Markedet var paa grund heraf i flere tilfælde overfyldt, til stor skade for sælgerne.

Der underholdtes ogsaa i det forløbne aar regelmæssig dampskibsforbindelse med Europa, Singapore, Kina, Australien og Amerika. Et stort antal skibe besøgte nederlandsk Indien, og i modsætning til det foregaaende aar gik raterne pludselig op, da de store dampskibsselskaber dannede en ring og forlangte samme fragtsatser. Der er fremdeles regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Java, Sumatra, Borneo og Celebes, hvilket sætter flere importhuse her i stand til at underholde en regelmæssig handelsforbindelse med disse øer. Paa grund af de mange guldgrubeselskaber, som nu er dannede paa Celebes, og som stadig trænger folk og varer fra udlandet, har handelen mellem denne og de øvrige øer udviklet sig betydeligt.

Svensk jern, som i saa lang tid har indtaget den første plads her paa øen, har i det forløbne aar mødt en skarp konkurrence fra England, Belgien og Tyskland. Det svenske jern er blevet betydelig forringet i kvalitet, og samtidig er de indfødte arbejdere nu blevet dueligere i behandlingen af jernet, saaledes at de kan smede andet jern ligesaa let som det svenske, hvorfor kjøberne foretrækker de fra andre lande offererede billigere kvaliteter.

Fyrstikker. Japanske fyrstikker har hidtil konkurreret med held mod det svenske fabrikat, især Jönköping-merket. Japan leverer for nærværende en sort fyrstikker ikke ulig de svenske, men af ringere kvalitet, i æsker af samme størrelse som de svenske, men med næsten det dobbelte antal stikker i hver æske, nemlig 140 stykker, og det siger sig derfor selv, at de indfødte foretrækker det japanske produkt, naar prisen er den samme. Veden i de japanske fyrstikker er i det sidstforløbne aar blevet betydelig forbedret. Regjeringen her har nu taget skridt til at beregne tolden af fyrstikker saavel efter antal stikker i æsken som efter æskens størrelse, idet man gaar ud fra de svenske stikker som norm. Dette er blevet gjort for at stille alle merker paa samme fod. Tolden vil træde i kraft fra begyndelsen af næste aar. Der indføres fyrstikker af en mængde forskellige merker, men det er kun de japanske, som kan optage konkurrencen med de svenske, de andre er uden betydning. Jönköping er det mest søgte merke og har altid været af ensartet kvalitet. Markedet blev i det forløbne aar oversvømmet af svenske fyrstikker, og der vil paa grund af de store lagere kun blive bestilt meget lidet i indeværende aar. De største herværende importhuse har dannet en ring og har derved været i stand til at opretholde priserne, som ellers vilde faldt for længe siden. De af Jönköping for nogle aar siden importerede røde fyrstikker fandt ingen villig afsætning og er nu meget lidet efterspurgt. Norske fyrstikker er aldeles ukjendte her, og da de kan konkurrere fordelagtig med de svenske, maatte det uden tvil kunne lønne sig at gjøre et forsøg paa at importere dem her. Der ankom i det forløbne aar 1 445 983 gross æsker fra Holland og 1 418 667 gross æsker fra Tyskland (heri indbefattet det svenske fabrikat) samt 172 967 gross æsker fra Hongkong og 676 474 gross æsker fra Singapore (heri indbefattet det japanske produkt).

Petroleums-udvindingen androg i det forløbne aar til betydelige kvantiteter, og varen har i mange tilfælde været en farlig konkurrent for de russiske og amerikanske merker.

Flydende brændsel. I de største havne paa Java er der blevet indrettet uhyre tanker for at kunne møde det stigende behov fra de dampskibe, som benytter flydende brændsel.

Papir. I det forløbne aar indløb der forskellige forespørgsler angaaende denne artikel fra firmaer i Norge og Sverige, som ønskede at sælge skandinavisk papir her. Det svenske papir ansees her for at være af meget god kvalitet, men kan ikke konkurrere i pris med det tyske fabrikat, for hvilket de betydeligste forbrugere her har store kontrakter løbende. Hvis Sverige kunde producere en lignende kvalitet, vilde der absolut kunne gøres forretninger. Totalimporten af papir opgik i det forløbne aar til fl. 1 583 639.00, hvoraf Tyskland alene leverede for fl. 433 659.00. Meget papir kommer ogsaa fra Kina og Japan.

Kul. Kulpriserne gik betydelig op paa grund af krigen i Sydafrika og Kina, og kulproduktionen paa Sumatra tiltager stadig; kvaliteten kommer imidlertid ikke op mod de engelske og australske kuls.

Guldgruberne. Som omtalt i forrige aarsberetning er der opstaaet en ny industrigruben i form af guldudvinding. Der er dannet flere selskaber, af hvilke de fleste imidlertid allerede har maattet standse af mangel paa kapital; de, som fortsætter arbeidet, gjør imidlertid gode forretninger.

Kommunikationsmidlerne gjør stadig fremskridt, og Java gennemkrydses nu af jernbaner og sporveie, saavel elektriske som dampsporveie, saa at man her kan reise ligesaa bekvemt som i Europa. Ogsaa paa Sumatra udstrækkes jernbanenettene, og selv paa Borneo og Celebes tænker regjeringen nu paa at anlægge jernbaner.

Exporten. Sukkerhøsten var i det forløbne aar meget mindre, end man havde ventet. Den samlede produktion opgik til 11 683 557 picols (1 ton = ca. 16½ picols), hvilket dog er næsten det dobbelte af, hvad der produceredes for 10 aar siden. For indeværende aar er udsigterne meget lovende, og høsten anslaaes til ca. 13 millioner picols. Exporttolden paa sukker er nu blevet ophævet.

Kaffe. Stillingen har ikke bedret sig synderlig siden sidste beretning, og mange plantageeiere har fuldstændig ophørt med kaffeplantningen og begyndt at dyrke andre produkter. Ved sidste auktion i Amsterdam over kaffe fra regjeringens plantager opnaaedes noksaa gode priser, men udsigterne er ikke destomindre langt fra brillante. Sidste aars høst var meget liden, og indeværende aars vil blive den mindste, som man kjender til. Totalexporten beløb sig i forrige aar til 29 665 775 kg., hvoraf 6 299 788 kg. gik til Amerika.

Rishøsten var i det forløbne aar en middelshøst. Priserne steg betydelig henimod slutningen af aaret, og ca. 50 000 tons ris importeredes fra Saigon. Størsteparten af den paa Java producerede ris er til indenlandsk forbrug, dog exporteres et mindre kvantum til Holland.

The. Udsigterne er nu mindre gunstige end forrige aar, og priserne befinder sig i nedadgaende. Der exporteredes i aaret 1900 ca. 7 530 000 kg.,

hvoraf det meste gik til Holland og England. Tiltrods for prisfaldet har enkelte af de mange theplantager tjent gode penge.

Kinabarktræet begyndte i forrige aar at blive dyrket i større maalestok, og man har allerede opnaaet aldeles uventede resultater. Man exporterede tidligere selve barken, men der er nu oprettet en fabrik, som behandler samme, saaledes at der leveres færdig chinin.

Tobak. Der avles nu lidet tobak paa Java sammenlignet med i tidligere aar, og exporten i aaret 1900 opgik kun til 842 352 kg. Javatobakken overfløies fuldstændig af den, som avles paa Sumatra, hvor der er meget udstrakte tobaksplantager.

Trælastexporten tog et stort opsving i forløbne aar, og der udskibedes omtrent det tredobbelte kvantum mod tidligere aar. Der har tidligere gaaet store kvantiteter af Javatømmer til Sydafrika i form af jernbanesleepers, især i skandinaviske seilskibe, men da dette marked nu blev stængt paa grund af krigen, maatte man se sig om efter nye afsætningsfelter i Europa, hvor tømmeret straks fandt en livlig afsætning. Teaktræet paa Java leverer en fordelagtigere vare end Burmateaken, og dets ved, som i Europa mest anvendes til skibsbygning, er ikke ulig den europæiske egs. Fra Celebes exporteredes store kvantiteter af ibenholt til Europa og Kina.

Skibsfarten. Den samlede drægtighed af de dampskibe, som anløb havne paa Java i aaret 1900, beløb sig til 667 804 tons mod 626 138 tons i aaret 1899, altsaa en forøgelse af 41 666 tons, hvilken hovedsagelig maa tilskrives udvidelsen af de regulære dampskibsliniers flaaede. Antallet af seilskibe, der anvendes saavel til befragtning af sukker som af andre produkter, er stadig i aftagende. De regulære dampskibslinier til Holland har paa faa undtagelser nær det hele aar erholdt fuld ladning. I begyndelsen af aaret opstod der en tariffkrig mellem de nederlandske selskaber og det tysk-asiatiske selskab, hvorved fragtsatserne faldt ned til omtrent det halve. Efter et halvt aars kamp kom selskaberne til forstaaelse med hinanden og forhøjede da lidt efter lidt atter raterne, som imidlertid for størstedelen endnu ikke har naaet den tidligere høide. Enkelte smaa seilskibe blev befragtet med kaffe til New York til fragter, der varierede mellem 38 sh. 9 d og 42 sh. 6 d. Seil-tonnagen til Holland optoges med trælast og arak; to skibe opnaaede fl. 45—50.00 pr. „last“ arak. For fulde dampskibsladninger af koprah var fragten i begyndelsen af aaret 45 sh. pr. ton; et seilskib erholdt 32 sh. 6 d til St. Petersburg. Paa grund af de lave fragtsatser, der holdtes af de regulære linier, var det næsten umuligt for andre fartøier at erholde nogen ladning af koprah. I det hele taget maa det antages, at saavel koprah- som trælastbefragtningen mere og mere vil gaa over paa de regulære linier. For sukker til Australien opnaaedes af dampskibene fra 14 sh. til 15 sh. pr. ton, medens seilskibene erholdt 10 sh. à 12 sh. 6 d pr. ton. Af indberetningerne fra vicekonsulerne i Padang og Makassar fremgaar det, at fragtmarkedets stilling der har været omtrent som paa Java, idet seilskibene overalt mere og mere fortrænges af dampskibene.

Bremen.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Herm. S. Gerdes, dateret 10de april 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	5 702	13	10 179	29	15 881	39	12 331	2	1 164	41	13 495
Seilskibe	7	455	15	12 583	22	13 038	-	-	7	1 336	7	1 336
Sum	23	6 157	28	22 762	51	28 919	39	12 331	9	2 500	48	14 831
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	24	6 512	23	24 153	47	30 669	-	-	2	614	2	614
Seilskibe	6	950	6	3 790	12	4 740	2	243	3	3 370	5	3 613
Sum	30	7 462	29	27 946	59	35 409	2	243	5	3 984	7	4 228
Totalsum afladede fartøier	53	13 619	57	50 708	110	64 328	41	12 575	14	8 464	55	19 059
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	2	862	21	5 578	23	6 440	1	211	10	8 614	11	8 825
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	3	487	10	9 862	13	10 349
Sum	2	862	21	5 578	23	6 440	4	698	20	18 476	24	19 174
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	2	879	43	29 176	45	30 054
Seilskibe	-	-	4	4 367	4	4 367	6	2 025	6	4 607	12	6 637
Sum	-	-	4	4 367	4	4 367	8	2 908	49	33 783	57	36 691
Totalsum af ballastede fartøier.	2	862	25	9 945	27	10 807	12	3 606	69	52 259	81	55 866

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 423 976.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 139 613.00.

For ordre, reparation eller lignende ankom ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 173 dr. 43 257 tons, til hovedstationen 89 dr. 18 272 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 669.82, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 228.58; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 114.29. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 641.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 460.98; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 730.49. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 4 155.60.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 698.00, i svenske sager kr. 28.98.

Omendskjønt det opsving, som Tysklands handel og industri havde taget i de sidste aar, fremdeles fortsatte i de 9 første maanedes af aaret 1900, har en nedgang i handelen dog gjort sig gjældende henimod slutningen af aaret. Ligeledes har den største del af industrien kulmineret, og har der ogsaa i samme allerede vist sig en tilbagegaaende bevægelse. En glædelig undtagelse gjør dog skibsbyggeriet, som paa grund af den stadige beskæftigelse foraarsaget ved det sterke behov for krigs- og handelsskibe fremdeles udviklede sig godt, og som paa Weserverfterne herigjennem fremdeles har tiltaget i produktionsevne.

Dampskibene har stadig erholdt lønnende beskæftigelse til høiere fragter, hvorved de ved de høiere kulpriser foraarsagede merudgifter er blevet mere end rigelig dækkede.

Exporten til oversøiske lande var fremdeles stor. Hertil kom desuden troppebefordringen til Østasien, saa at ethvert tilbud af skibsrum hurtig fandt reflektanter. Passagertrafiken tiltog ogsaa betydelig i aaret 1900, saavel hvad angaar kahyts- som mellemdækspassagerer; for førstnævnte var det antagelig Pariserudstillingen og for sidstnævnte indvandring paa grund af den stadige gunstige opsving i Nordamerika, som var hovedforanledningen til reisen. Ligeledes har passager- og varetrafiken med rigspostdampskibene til og fra Østasien tiltaget. Paa grund af denne linjes fortræffelige dampskibe foretrak de reisende Bremerlinjen. Seilskibsrederne kan ogsaa se tilbage paa et godt aar-tiltrods for den ikke ubetydelige forhøielse af hyrerne.

Vore vigtigste dampskibsrederier uddeler for aaret 1900 følgende dividender:

	Norddeutscher Lloyd	8½ pct.	mod 7½ pct.	i aaret 1899
Hansa	14	"	14	do.
Neptun	12	"	9	do.
Argo	8	"	6	do.

Hansalinjen har i aaret 1900 forhøiet sin aktiekapital, og Norddeutscher Lloyd vil i aarets løb ligeledes forhøie sin kapital med 10 000 000 mk. samt udstede obligationer til et beløb af 20 000 000 mk., hvorved den hele af dette selskab beskæftigede kapital vil andrage til 140 000 000 mk.

De forenede rigers vareomsætning med Bremen har i aaret 1900 tiltaget. Den samlede indførsel fra og udførsel til Norge og Sverige beløb sig:

	I aaret 1900 til	mk.	21 588 951	=	kr.	19 190 179
mod i	" 1899 -	"	19 166 041	=	"	17 036 480
" - "	" 1898 -	"	17 381 169	=	"	15 449 928
" - "	" 1897 -	"	15 415 512	=	"	13 702 677
" - "	" 1896 -	"	12 413 274	=	"	11 034 021

Indførselen fra Norge beløb sig i aaret til 152 199 dobbeltcentner til en værdi af mk. 923 070; heraf: fisk, saltet og røget, mk. 1 781, do., tørret mk. 6 302, konserver mk. 224 314, bygningsmaterialier mk. 379 373, gadesten mk. 73 271, drogerier, præparerede og raa, mk. 20 195, is mk. 2 000, trælast mk. 125 802, tran mk. 52 554, papir mk. 3 500.

Udførselen fra Norge udgjorde 205 803 dobbeltcentner til en værdi af mk. 5 336 155, nemlig næringsmidler mk. 3 930 172, bygnings- og brændematerialier mk. 71 578, raastoffe og halvfabrikater mk. 743 344, manufakturvarer mk. 581 og industriprodukter mk. 59 084.

Antallet af de paa Weseren ankomne norske skibe, som blev indklarerede i Bremen, beløb sig til:

	I aaret 1900	.	.	.	89 skibe	dr. 53 979	reg.-tons
mod -	"	1899	.	.	102	" "	45 529 —
" -	"	1898	.	.	131	" "	59 043 —
" -	"	1897	.	.	110	" "	44 463 —
" -	"	1896	.	.	113	" "	44 510 —

Af ovennævnte skibe ankom 86 lastede.

Fra Norge ankom i det hele paa Weseren 46 norske, 1 svensk, 3 bremenske, 6 andre tyske og 3 hollandske skibe, tilsammen:

	I aaret 1900	.	.	.	59 skibe	dr. 16 737	reg.-tons
mod -	"	1899	.	.	89	" "	24 374 —
" -	"	1898	.	.	107	" "	27 594 —
" -	"	1897	.	.	95	" "	19 391 —
" -	"	1896	.	.	86	" "	23 321 —

og beløb værdien af de dermed indførte ladninger sig:

	I aaret 1900 til	mk. 923 070	=	kr. 820 507
mod -	" 1899	" 901 444	=	" 801 283
" -	" 1898	" 1 027 424	=	" 913 266
" -	" 1897	" 856 456	=	" 761 294
" -	" 1896	" 1 759 398	=	" 1 563 909

Fra Weseren afgik til Norge 45 norske, 19 bremenske, 7 andre tyske, 1 dansk og 2 hollandske skibe, tilsammen:

	I aaret 1900	.	.	.	74 skibe	dr. 25 731	reg.-tons
mod -	" 1899	.	.	.	106	" "	33 160 —
" -	" 1898	.	.	.	101	" "	32 207 —
" -	" 1897	.	.	.	87	" "	25 898 —
" -	" 1896	.	.	.	94	" "	30 846 —

og beløb værdien af de dermed afskibede ladninger sig:

I aaret 1900 til	mk.	5 336 155	=	kr.	4 743 294
mod - " 1899 -	"	5 162 280	=	"	4 588 694
" - " 1898 -	"	4 963 390	=	"	4 411 902
" - " 1897 -	"	3 405 108	=	"	3 026 763
" - " 1896 -	"	3 364 074	=	"	2 990 288

Til Brake og Nordenham ankom i aaret 1900 følgende norske skibe:

10 skibe	dr.	2 508	tons	med ladning	fra Norge			
3 —	"	4 200	"	"	—	"	fremmede havne	
4 —	"	4 367	"	i ballast	"	—	—	og afgik
derfra 3 —	"	3 370	"	med ladning	til	—	—	
2 —	"	1 221	"	i ballast	"	Norge.		
12 —	"	6 484	"	—	"	fremmede havne.		

Til Leer ankom i aaret 1900 følgende norske skibe:

2 skibe	dr.	742	tons	med ladning	fra Norge	
4 —	"	1 738	"	"	—	" fremmede havne

og afgik derfra:

1 skib	dr.	315	tons	med ladning	til fremmede havne	
1 —	"	281	"	i ballast	- Norge	
4 skibe	"	1 884	"	—	- fremmede havne	

Til Emden ankom i aaret 1900 følgende norske skibe:

12 skibe	dr.	3 187	tons	med ladning	fra Norge	
5 —	"	6 944	"	"	—	" Sverige
4 —	"	1 246	"	"	—	" fremmede havne

og afgik derfra:

1 skib	dr.	123	tons	med ladning	til Norge	
1 —	"	299	"	"	—	- fremmede havne
2 skibe	"	924	"	i ballast	- Norge	
4 —	"	6 544	"	—	- Sverige	
13 —	"	3 486	"	—	- fremmede havne	

For norsk regning solgtes i aaret 1900:

I Bremerhaven 1 skib, skonnert „Urda“, dr. 121 reg.-tons til en pris af mk. 3 900.

Der købtes 2 skibe:

1 skib, skonnert „Urda“, dr. 121 reg.-tons til en pris af mk. 3 300.

1 skib, „Marie Siedenburg“, dr. 1 143 reg.-tons til en pris af mk. 30 000.

Antallet af de paa Weseren ankomne svenske skibe udgjorde:

I aaret 1900 . . .	123 skibe	med en lasteevne af	26 448 reg.-tons
mod - — 1899 . . .	111 —	— „ —	- 21 991 —
” - — 1898 . . .	113 —	— „ —	- 23 329 —
” - — 1897 . . .	136 —	— „ —	- 24 542 —
” - — 1896 . . .	91 —	— „ —	- 18 620 —

Af ovennævnte skibe ankom 113 med ladning og 10 tomme. Fra Sverige ankom ialt 25 bremenske, 59 andre tyske, 103 svenske, 2 norske, 5 danske og 12 hollandske skibe, tilsammen:

I aaret 1900 . . .	206 skibe	dr. 49 568 reg.-tons
mod - — 1899 . . .	203 —	” 56 406 —
” - — 1898 . . .	180 —	” 39 940 —
” - — 1897 . . .	196 —	” 48 931 —
” - — 1896 . . .	142 —	” 33 652 —

Værdien af de ladninger, som disse skibe bragte, beløb sig:

I aaret 1900 til . . .	mk. 4 617 312 =	kr. 4 104 276
mod - — 1899 - . .	” 4 130 317 =	” 3 671 392
” - — 1898 - . .	” 3 040 551 =	” 2 702 712
” - — 1897 - . .	” 3 357 725 =	” 2 984 644
” - — 1896 - . .	” 2 037 943 =	” 1 811 505

Til Sverige klarerede i aaret 1900 112 svenske, 5 norske, 22 bremenske, 20 andre tyske, 1 russisk, 1 engelsk, 4 danske og 8 hollandske skibe, tilsammen:

I aaret 1900 . . .	173 skibe	dr. 37 420 reg.-tons
mod - — 1899 . . .	150 —	- 32 134 —
” - — 1898 . . .	165 —	- 37 012 —
” - — 1897 . . .	160 —	- 31 291 —
” - — 1896 . . .	149 —	- 35 506 —

og beløb værdien af ladningerne sig:

I aaret 1900 til . . .	mk. 10 712 414 =	kr. 9 522 146
mod - — 1899 - . .	8 972 000 =	” 7 975 111
” - — 1898 - . .	8 349 804 =	” 7 422 048
” - — 1897 - . .	7 796 223 =	” 6 929 976
” - — 1896 - . .	5 251 859 =	” 4 668 319

For svensk regning blev der i aaret 1900 indkjøbt til Bremen 1 skib dr. 1 198 reg.-tons.

Til Brake og Nordenham ankom i aaret 1900 følgende svenske skibe:

15 skibe dr. 3 474 tons med ladning fra Sverige, 3 skibe dr. 1 432 tons med ladning fra fremmede havne, 1 skib dr. 301 tons i ballast fra fremmede havne, og afgik derfra 5 skibe dr. 1 065 tons med ladning til Sverige, 6 skibe dr. 1 691 tons i ballast til Sverige, 8 skibe dr. 2 450 tons i ballast til fremmede havne.

Til Leer ankom i aaret 1900 følgende svenske skibe:

1 skib dr. 58 tons med ladning fra Sverige, 1 skib dr. 198 tons i ballast fra fremmede havne, og afgik derfra 1 skib dr. 198 tons med ladning til Sverige, 1 skib dr. 58 tons i ballast til fremmede havne.

Til Emden ankom i aaret 1900 følgende svenske skibe:

4 skibe dr. 1850 tons med ladning fra Sverige, 2 skibe dr. 1 027 tons med ladning fra fremmede havne, 1 skib dr. 58 tons i ballast fra fremmede havne, og afgik derfra 2 skibe dr. 455 tons med ladning til Sverige, 1 skib dr. 58 tons med ladning til fremmede havne, 3 skibe dr. 1 734 tons i ballast til Sverige, 1 skib dr. 688 tons i ballast til fremmede havne.

Bremens samlede handelsomsætning i aaret 1900 fremgaar af følgende opgave:

Indførselen udgjorde i aaret 1900	mk. 1 100 696 150
Udførselen — " 1900	" 1 051 784 900
Tilsammen	mk. 2 152 481 050
mod et totalbeløb i aaret 1899	" 1 789 095 879
— " — 1898	" 1 818 608 666
— " — 1897	" 1 746 337 810
— " — 1896	" 1 630 836 835

Antallet af ankomne skibe fra alle verdensdele udgjorde:

I aaret 1900	3 843 skibe dr. 2 494 059 reg.-tons
mod — 1899	4 128 — - 2 406 748 —
" — 1898	4 642 — - 2 464 800 —
" — 1897	4 391 — - 2 258 988 —
" — 1896	4 494 — - 2 011 663 —

Udvandringen over Bremen beløb sig i aaret 1900 til 95 961 personer mod i 1899 80 787 personer, i 1898 60 486 personer, i 1897 46 798 personer, i 1896 67 040 personer.

Over Wesers handelsflaade vil opgave først foreligge i sommerens løb. Den bestod i aaret 1899 af 682 skibe dr. 604 210 reg.-tons, 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.

Angaaende de herværende handelsforhold i almindelighed i aaret 1900 indeholdes oplysninger i den af Bremens handelskammer allerede i begyndelsen af dette aar afgivne aarsberetning. I løbet af vaaren tiltraadte det af Nord-deutscher Lloyd udrustede kadetskoleskib, som omtaltes i forrige aarsberetning, sin første reise. Paa grund af den tyske skoleskibsforenings frugtbringende bestræbelser kunde man sætte et 2det skoleskib til uddannelse af skibsgutter i arbeide, og vil samme træde i virksomhed i løbet af aaret 1901.

Havfisket blev fra Weseren drevet lønnende og beskæftigede 92 dampskibe.

Den i Geestemünde og Bremerhaven siden 1887—88 drevne og nu ogsaa i Nordenham indførte auktionsvirksomhed har havt god fremgang.

I aaret 1887 blev paa denne maade kun solgt for:

	mk.	103 783
mod i 1895	"	3 454 676
" - 1896	"	3 806 854
" - 1897	"	3 968 688
" - 1898	"	4 189 354
" - 1899	"	4 803 598
" - 1900	"	6 670 119

Ved denne indretning er der blevet aabnet folket en lettere adgang til at forskaaffe sig et sundt og velsmagende næringsmiddel, og det enorme opsving, som salget har taget, vidner om en velvillig modtagelse fra konsumenternes side. Resultatet af det fra Geestemünde og Bremen—Vegesack drevne sildefiske har ogsaa været gunstigt, da de opnaaede priser var meget tilfredsstillende.

Paa grund af den allerede i forrige aarsberetning omtalte strenge vinter 1899—1900, der bragte rigelig is, har ingen import af skandinavisk is fundet sted i aaret 1900, og den vil antagelig ogsaa bortfalde i 1901.

I risexportforretningen foregik der ved slutningen af aaret en forandring, idet først de forskjellige risemøller i Bremen, til hvilke de øvrige møller i indlandet derefter sluttede sig, blev enige om at træde i direkte forbindelse med detailkunderne for saaledes at spare mellemændene. Grunden hertil skal være den, at møllernes rentabilitet paa grund af konkurrancen stod paa spil, og hele denne industris eksistens saaledes var truet.

De norske dampskibe „Kong Ragnar“ og „Bremen“ vedligeholdte ogsaa i aaret 1900 forbindelsen mellem Kristiania og Bremen, medens den svenske damper „Flora“ underholdt regelmæssig rute mellem Göteborg og Bremen.

Efter indhentede oplysninger befinder der sig inden konsulatdistriktet ingen nordmænd eller svensker, som er indehavere af eller medeiere i nogen forretning henhørende under de i cirkulære af 21de januar 1901 angivne brancher.

Til det herværende konsulat er i aaret 1900 indløbet 258 skrivelser, og i samme tid er 201 skrivelser afsendt, tilsammen altsaa 459 skrivelser.

De til norske og svenske sjøfolk og andre personer ankomne og til det herværende konsulat adresserede telegrammer, breve og tryksager beløb sig til 1 315 stykker.

Fra norske skibe blev 130 personer afmønstret og 74 personer paamønstret. Fra svenske skibe blev 12 personer afmønstret og 9 personer paamønstret.

Det samlede beløb af konsulatgebyrer for norske og svenske skibe i aaret 1900 fordeler sig som følger:

	Af svenske skibe.	Af norske skibe.	Tilsammen.
I Bremen	mk. 721.13	mk. 1 878.55	mk. 2 599.68
Dertil $\frac{1}{2}$ gebyr af vice-			
konsulaterne	- 821.80	- 1 253.58	- 2 075.38
	mk. 1 542.93	mk. 3 132.13	mk. 4 675.06

Ved vicekonsulaterne:

Bremerhaven og Geestemünde $\frac{1}{2}$ gebyr	mk. 508.74	mk. 500.80 $\frac{1}{2}$	mk. 1 009.54 $\frac{1}{2}$
Bremerhaven	„ 13.11	„ —	„ 13.11
Brake og Nordenham $\frac{1}{2}$ gebyr	„ 185.95 $\frac{1}{2}$	„ 265.24	„ 451.19 $\frac{1}{2}$
Emden	„ 104.83 $\frac{1}{2}$	„ 398.91	„ 503.74 $\frac{1}{2}$
Leer	„ 9.16	„ 88.62 $\frac{1}{2}$	„ 97.78 $\frac{1}{2}$
	mk. 2 364.73	mk. 4 385.71	mk. 6 750.44

Af ovennævnte i Bremen oppebaarne gebyrer blev den halve andel afgivet til herværende vicekonsul med mk. 1 299.84.

Indhold: **Batavia** s. 516. — **Bremen** s. 520. — **New York** s. 481.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 12. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjofart. 1901.

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

Havre.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul Herman Schanche,
dateret 29de juni 1901.

I.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	4 336	64	44 680	74	49 016	10	4 489	26	11 610	36	16 099
Seilskibe	8	4 365	82	42 639	90	47 004	-	-	9	3 610	9	3 610
Sum	18	8 701	146	87 319	164	96 020	10	4 489	35	15 220	45	19 709
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	77	44 902	435	295 385	512	340 287	41	27 303	134	75 981	175	103 284
Seilskibe	107	23 044	67	35 983	174	59 027	4	748	8	1 317	12	2 065
Sum	184	67 946	502	331 368	686	399 314	45	28 051	142	77 298	187	105 349
Totalsum af ladede fartøier.	202	76 647	648	418 687	850	495 334	55	32 540	177	92 518	232	125 058
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	1	348	6	2 530	7	2 878	-	-	46	36 360	46	36 360
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	19	8 986	63	35 506	82	44 492
Sum	1	348	6	2 530	7	2 878	19	8 986	109	71 866	128	80 852
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	296	33	14 048	34	14 344	5	2 627	365	248 042	370	250 669
Seilskibe	-	-	2	439	2	439	70	24 966	99	33 697	169	58 663
Sum	1	296	35	14 487	36	14 783	75	27 593	464	281 739	539	309 332
Totalsum af ballastede fartøier.	2	644	41	17 017	43	17 661	94	36 579	573	353 605	667	390 184

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 8 311 334.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 910 541.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 411 dr. 309 991 tons, til hovedstationen 55 dr. 46 551 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 899.39, ved vicekonsulsstationerne kr. 24 054.88; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 19 728.32. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 477.20, ved vicekonsulsstationerne kr. 15 113.27; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 11 278.40. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 31 006.72.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 580.97, i svenske sager kr. 115.32, i andre sager kr. 27.00, ved vicekonsulsstationen i Bordeaux, i norske sager kr. 112.97, i svenske sager kr. 67.75, i andre sager kr. 105.12.

I. Skibsfart.

Ifølge franske statistiske opgaver havde den totale skibsfartsbevægelse paa havne i Frankrige i det sidst forløbne treaar følgende omfang for lastede fartøiers vedkommende:

Tabel I.

	Ankomne skibe.					
	1900.		1899.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Franske skibe . .	7 625	4 680 464	7 828	4 797 944	7 611	4 482 828
Udenlandske skibe	19 022	13 678 337	18 636	12 289 521	18 605	11 520 883
Ialt	26 647	18 358 801	26 464	17 087 465	26 216	16 003 711

	Afgaaede skibe.					
	1900.		1899.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Franske skibe . .	7 279	4 330 923	7 527	4 425 880	7 661	4 270 735
Udenlandske skibe	13 581	8 556 449	13 765	7 657 023	13 422	6 502 027
Ialt	20 848	12 886 302	21 292	12 082 903	21 083	10 772 762

Heraf fremgaar, at totaldrægtigheden af saavel ankomne som afgaaede lastede skibe er steget med over 2 millioner tons fra aaret 1898 til aaret 1900.

Der foreligger endnu ikke for aaret 1900 franske detaljopgaver, som kan belyse, i hvilken udstrækning det norske og det svenske flag har deltaget i

denne forøgelse i skibsfartsbevægelsen; i aarene 1899 og 1898 stillede imidlertid, ifølge franske kilder, forholdet sig saaledes for ankomne lastede fartøjer:

Tabel II.

		1899.		1898.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske	skibe . .	12 363	7 379 381	12 638	7 563 982
Franske	— . .	7 828	4 797 944	7 611	4 482 828
Tyske	— . .	658	1 374 607	590	767 028
Hollandske	— . .	355	547 731	377	502 096
Spanske	— . .	1 218	512 474	1 227	558 587
Norske	— . .	897	499 258	898	504 144
Italienske	— . .	1 391	444 272	1 188	433 214
Danske	— . .	448	284 277	488	268 449
Svenske	— . .	383	258 230	350	222 879
Østerrigske	— . .	268	248 036	278	246 535
Græske	— . .	277	218 291	180	148 052
Amerikanske	— . .	39	214 339	4	6 128
Russiske	— . .	150	99 759	170	108 487
Japanske	— . .	26	96 328	24	90 670
Belgiske	— . .	118	70 631	143	70 329
Portugisiske	— . .	16	28 205	14	9 623
Andre nationers—	. .	29	13 702	36	20 680
Ialt		26 464	17 087 465	26 216	16 003 711

Det norske flag var, som det heraf vil sees, i 1899 i tilbagegang, det svenske i en vis fremgang.

For året 1900 er man derimod foreløbig henvist til den statistik, der indsamles ved vore konsulater i Frankrige; ifølge denne var antallet og drægtigheden af de norske og svenske fartøjer, der ankom til havne, hvori konsulattjenestemænd er ansat, følgende:

Tabel III a.

Norske skibe.

		1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	
Havre	171	98 898	167	97 959	
Bordeaux	86	71 825	88	66 044	
Boulogne sur Mer	42	18 079	53	18 568	
Brest	17	9 309	7	3 191	
Caen	80	35 722	47	19 333	
Calais	43	20 079	40	17 670	
Cherbourg	12	4 910	8	4 321	
Concarneau	15	1 278	20	1 558	
Dieppe	49	20 159	40	18 361	
Douarnenez	14	1 013	21	1 950	
Dunkerque	44	39 317	53	40 106	
Overføres	573	320 589	544	289 061	

**

Norske skibe.

	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	573	320 589	544	289 061
Fécamp	11	6 802	12	6 421
Granville	3	922	6	1 990
Honfleur	24	11 748	27	17 150
Isigny	3	634	1	218
Landerneau	—	—	3	628
La Rochelle	28	20 011	35	24 706
Lorient	12	1 170	22	3 648
Nantes	35	23 346	44	24 564
Paimboeuf	4	2 578	1	768
Rochefort*)	—	—	11	8 266
Rouen	98	64 328	74	42 693
Sables d'Olonne	5	2 939	4	1 666
St. Malo og St. Servan	25	11 749	23	10 281
St. Nazaire	42	37 720	32	28 700
St. Valery sur Somme	10	1 416	11	1 660
Tréport	3	740	5	1 324
Trouville-Deauville	17	6 303	15	5 614
Tilsammen	893	512 995	870	469 358
Til Marseilles di- strikt ankom	44	28 967	51	41 656
Altsaa til hele Frank- rige ialt	937	541 962	921	511 014

Tabel III b.

Svenske skibe.

	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Havre	55	46 551	54	39 178
Bordeaux	59	44 071	35	22 339
Boulogne sur Mer	14	8 042	11	6 622
Brest	2	1 145	5	4 565
Caen	5	1 334	3	1 015
Calais	38	25 733	41	32 872
Cherbourg	6	4 544	5	3 746
Dieppe	16	12 353	26	21 708
Dunkerque	40	28 949	38	38 399
Overføres	235	172 722	218	170 444

*) Vicekonsulatet i Rochefort blev inddraget i januar 1900.

Svenske skibe.

	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	235	172 722	218	170 444
Fécamp	3	887	—	—
Honfleur	14	11 068	21	17 146
La Rochelle . . .	27	19 013	27	15 747
Nantes	13	10 859	8	5 978
Rochefort*) . . .	—	—	2	1 567
Rouen	95	74 581	113	88 443
Sables d'Olonne .	8	6 486	2	1 574
St. Malo og St. Servan	4	2 964	2	940
St. Nazaire . . .	10	10 928	11	14 299
Trouville-Deauville	2	483	2	961
Tilsammen	411	309 991	406	317 099
Til Marseilles di- strikt ankom . .	35	31 091	25	20 378
Altsaa til hele Frank- rige ialt	446	341 082	431	337 477

Det bemerkes, at disse opgaver paa den ene side medtager ogsaa ballastede fartøier — hvis antal dog er forsvindende lidet —, men paa den anden side kun omfatter de havne, hvori konsulat tjenestemænd findes ansat og saaledes ikke kan blive fuldstændige, idet man i forrige tiaar har inddraget vicekonsulposter i havne som Gravelines, der ifjor besøgte af 54 norske og svenske skibe af ca. 23 000 tons drægtighed samt i Bayonne og Rochefort, hvor ogsaa en forholdsvis betydelig norsk skibsfart finder sted, paa samme tid som man har bibeholdt vicekonsulater i havne, der, saaledes som tabel III udviser, har liden eller ingen betydning for vor skibsfart.

Til trods herfor turde disse opgaver imidlertid være tilstrækkelige til at godtgjøre, at i aaret 1900 ingen nævneværdig forandring fandt sted i den totale skibsfartsbevægelse paa Frankrige under svensk flag, medens der for det norske flags vedkommende var en vis, om end ikke betydelig, stigning.

Efter min mening er der heller ingen udsigt til, at nogen synderlig forøgelse vil indtræde i en nærmere fremtid, idet vareførselsen paa de større havne i Frankrige saavel som persontrafikken har en udpræget tendens til at gaa over paa fartøier af betydelig drægtighed, for en stor del statsunderstøttede og i ethvert fald gjerne tilhørende særdeles kapitalsterke selskaber, som anbringer skibene i regelmæssig fart.

*) Vicekonsulatet i Rochefort blev inddraget i januar 1900.

I de forenede riger vil man formentlig hverken fra offentligt eller privat hold kunne gjøre regning paa tilstrækkelige midler til at optage nogen effektiv konkurrence hermed.

Hvad for det første fartøiernes tiltagende drægtighed angaar, vil det sees af tabel I, at medens de under fransk flag ankomne fartøiers drægtighed steg fra 4 482 000 tons i aaret 1898 til 4 680 000 tons i 1900, altsaa med ca. 200 000 tons, var fartøiernes antal næsten det samme i begge aar, nemlig henholdsvis 7 611 og 7 625, og medens de udenlandske fartøiers drægtighed i det hele taget i samme tidsrum tiltog fra 11 520 000 tons til 13 678 000 tons eller med over 2 millioner tons, steg fartøiernes antal kun fra 18 605 til 19 022 eller med ca. 400. For de norske og svenske skibes vedkommende er der imidlertid ikke indtraadt nogen hertil svarende stigning i drægtigheden, hvilket tydeligt fremgaar af tabellerne II og III.

Tabel II udviser endvidere, at den betydeligste anpart i skibsfartens stigning i aaret 1899 falder paa de tyske, franske og nordamerikanske flag.

Dette skyldes hovedsagelig den omstændighed, at saavel de store tyske dampskibsselskaber Hamburg—Amerika-linjen og Norddeutscher Lloyd som „The International Steam Navigation Company's“ skibe regelmæssig anløb Cherbourg væsentlig for at tage ombord og landsætte passagerer og post.

I aaret 1900 tiltog denne trafik i en overordentlig grad for de nævnte tyske selskabers vedkommende paa grund af verdensudstillingen i Paris, men selv efter udstillingens ophør vedbliver den i angivelig stor udstrækning, idet de franske transatlantiske paketbaade endnu ikke har kunnet bringes op til en saa stor fart som de bedste Hamburgerskibe, og desuden Cherbourg af mange amerikareisende foretrakkes for Havre paa grund af sjøreisens kortere varighed, og fordi havnens beskaffenhed tillader landsætning selv paa lavvande og under alle slags veirforhold, hvilket ikke er tilfældet i Havre.

I disse dage bliver atter en ny regelmæssig dampskibslinje sat igang, nemlig mellem Canada og Frankrige. Dens udgangspunkt i Canada vil i sommertiden blive Montreal eller Quebec og om vinteren St. Jean eller Halifax; i Frankrige vil skibene anløbe Havre.

Den kapital, der staar til selskabets disposition, er 10 millioner francs, hvoraf 5 millioner er tegnet i Frankrige og 5 millioner i Canada. Linjen vil af Canadas regjering blive subventioneret med 50 000 dollars aarlig for 18 reiser, hvilken sum kan forøges indtil 100 000 dollars, alt efter reisernes stigende antal. Den franske regjering vil yde en tilsvarende subvention eller sjøfartspræmie, og til den ende vil halvparten af linjens fartøier blive sat under fransk flag.

Hvad export fra Canada til Frankrige angaar, er den væsentlig anlagt paa kornvarer, trælast og træmasse.

I denne forbindelse bør det ogsaa nævnes, at det amerikanske flag, som for nylig saagodtsom ikke saaes i franske havne, nu er begyndt at optræde — foruden som nævnt i passagertrafiken — i transport af stenkul og petroleum fra Amerika.

Hvad endelig statssubventionen betræffer, fortjener det at frem-

hæves, at der i Frankrige trækkes alt større og større vekslar paa statsbevilgningerne til skibsbygnings- og søfartspræmier, paa hvilke konti der saaledes udbetaltes i aaret 1899 henholdsvis 7 064 000 og 9 574 000 francs mod i 1898 respektive 4 613 000 og 8 580 000 francs.

Frankriges handelsflaade, som ved udgangen af aaret 1898 talte 15 615 skibe drægtige 900 288 tons, udgjorde den 31te december 1899 15 489 skibe drægtige 957 755 tons; heraf var 1 227 dampskibe drægtige 507 120 tons og 14 262 seilskibe drægtige 450 635 tons.

For aaret 1900 foreligger endnu ingen opgave.

Man hører i Frankrige ofte klager over, at skibsfarten paa landets største havne relativt, d. v. s. i sammenligning med de store havne i nabolandene, kun viser ringe fremgang, saaledes at Marseille distanceres af Genua, medens Nordfrankriges store havne distanceres af Antwerpen, Rotterdam og Hamburg.

At saa er tilfældet, lader sig visselig ikke benegte; men den kritik, som øves i anledning af dette forhold, forekommer mig tildels at overse, at i Italien, Belgien, Holland og Tyskland er den store oversjøiske fart i det hele taget henvist til en eller to havne, medens den i Frankrige er fordelt paa ca. et halvt dusin. Denne spredning, der forøvrigt turde være vel begrundet i landets geografiske forhold, er blevet lettet ved den store liberalitet, hvormed de forskellige handelskamres krav paa forbedring af havnene er blevet imødekommet af statsmagterne, og man har, som bekjendt, tildels fundet, at enkelte ministre er gaaet for vidt i sin imødekommenhed ligeoverfor de lokale interesser, idet der er blevet udført kostbare anlæg af havnebassiner, som ligger for en stor del ubenyttede, saaledes som tilfældet er i St. Malo.

Imidlertid synes efter de af den nuværende minister for de offentlige arbejder fremlagte forslag arbeidet med havnenes udbedring at ville blive fortsat i stor udstrækning, navnlig for Dunkerques, Havres, Rouens, Nantes's og Bordeaux's vedkommende, i forbindelse med betydelige floduddybning- og kanaliseringssarbejder, et program, som i det hele taget har vundet bifald.

Paa samme tid synes planen om at gjøre Seinen seilbar for store skibe lige op til Paris („Paris port de mer“) at træde i baggrunden, ialfald foreløbig.

Efter den officielle franske statistik var der i aaret 1899 følgende skibsfartsbevægelse i de største franske havne (ankomne og afgaaede skibes totaldrægtighed):

Marseille	12 567 000 tons	Rouen	2 592 000 tons
Havre	5 837 000 —	Cherbourg	2 101 000 —
Bordeaux	3 776 000 —	St. Nazaire	1 701 000 —
Dunkerque	3 301 000 —	Calais	1 567 000 —
Boulogne	2 598 000 —	Nantes	1 219 000 —
Cette	2 365 000 —		

Lægger man derimod til grund for klassificeringen omfanget af de handelsoperationer, som staar i forbindelse med denne skibsfartsbevægelse, bliver det indbyrdes forhold mellem disse havne tildels et andet, idet de kommer i følgende orden: Marseille, Havre, Dunkerque, Bordeaux, Rouen, St. Nazaire, Nantes, Cette, Boulogne og Calais.

Sammenholder man atter denne opgave med tabel III, vil det være iøjnefaldende, for det første i hvilken ringe udstrækning det norske og svenske flag er repræsenteret i Frankrigs fornemste havne, navnlig Marseille.

I flere havne af 2den rang, saasom Caen, Calais, Dieppe, Honfleur, La Rochelle og St. Malo, optræder derimod det norske og tildels ogsaa det svenske flag forholdsvis hyppig, og efter hvad jeg ovenfor har meddelt, turde det ogsaa i den nærmeste fremtid i overveiende grad blive henvist dertil.

Følgende tabel udviser forholdet mellem seilskibs- og dampskibsfarten under norsk og svensk flag paa Frankrige i de to sidste aar.

Fartøier, ankomne til havne, hvor konsulat tjenestemænd er ansat:

Tabel IV.

1900.						
	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe . . .	279	112 018	658	429 944	937	541 962
Svenske — . . .	34	11 112	412	329 970	446	341 082

1899.						
	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe . . .	358	138 187	563	372 827	921	511 014
Svenske — . . .	21	9 327	410	328 150	431	337 477

Bruttofragterne for de til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier er efter skibslisterne for 1900 beregnet til kr. 8 311 334 (mod i 1899 kr. 6 928 060), for afgaaede norske fartøier til kr. 910 541 (mod i 1899 kr. 824 800), for ankomne svenske fartøier til kr. 3 680 265 (mod i 1899 kr. 3 906 208) og for afgaaede do. til kr. 717 638 (mod i 1899 kr. 660 317).

Da fragtsummen ikke har kunnet beregnes for et stort antal dampskibe, der var anbragt i „timecharter“, bliver disse opgaver høist ufuldstændige, og ogsaa af hensyn hertil vilde det være ønskeligt, at den gennem konsulaterne nu indsamlede skibsfartsstatistik blev afløst af opgaver fra rederierne.

Idet jeg angaaende skibsfarten paa de øvrige fornemste havne inden generalkonsulatets distrikt henviser til vedlagte indberetninger fra vicekonsulerne i Bordeaux, Rouen, Dunkerque, Nantes og Calais, skal jeg for hovedstationens vedkommende anføre følgende:

Sammenholder man atter denne opgave med tabel III, vil det være iøjensynfaldende, for det første i hvilken ringe udstrækning det norske og svenske flag er repræsenteret i Frankrigs fornemste havne, navnlig Marseille.

I flere havne af 2den rang, saasom Caen, Calais, Dieppe, Honfleur, La Rochelle og St. Malo, optræder derimod det norske og tildels ogsaa det svenske flag forholdsvis hyppig, og efter hvad jeg ovenfor har meddelt, turde det ogsaa i den nærmeste fremtid i overveiende grad blive henvist dertil.

Følgende tabel udviser forholdet mellem seilskibs- og dampskibsfarten under norsk og svensk flag paa Frankrige i de to sidste aar.

Fartøier, ankomne til havne, hvor konsulattjenestemænd er ansat:

Tabel IV.

1900.						
	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe . . .	279	112 018	658	429 944	937	541 962
Svenske — . . .	34	11 112	412	329 970	446	341 082

1899.						
	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe . . .	358	138 187	563	372 827	921	511 014
Svenske — . . .	21	9 327	410	328 150	431	337 477

Bruttofragterne for de til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier er efter skibslisterne for 1900 beregnet til kr. 8 311 334 (mod i 1899 kr. 6 928 060), for afgaaede norske fartøier til kr. 910 541 (mod i 1899 kr. 824 800), for ankomne svenske fartøier til kr. 3 680 265 (mod i 1899 kr. 3 906 208) og for afgaaede do. til kr. 717 638 (mod i 1899 kr. 660 317).

Da fragtsommen ikke har kunnet beregnes for et stort antal dampskibe, der var anbragt i „timecharter“, bliver disse opgaver høist ufuldstændige, og ogsaa af hensyn hertil vilde det være ønskeligt, at den gennem konsulaterne nu indsamlede skibsfartsstatistik blev afløst af opgaver fra rederierne.

Idet jeg angaaende skibsfarten paa de øvrige fornemste havne inden generalkonsulatets distrikt henviser til vedlagte indberetninger fra vicekonsulerne i Bordeaux, Rouen, Dunkerque, Nantes og Calais, skal jeg for hovedstationens vedkommende anføre følgende:

Der noteredes i aarets løb følgende fragtsatser for norske og svenske skibe i farten paa Havre:

Ankomne seilskibe:

Logwood pr. ton: Fra Cap Haiti 28 sh. 9 d og 29 sh. i april, 30 sh. 3 d i mai og 33 sh. 6 d i december; fra St. Marc 28 sh. 9 d i mai, 33 sh. 6 d i september og 34 sh. 6 d i november; fra Savannah la Mar 29 sh. i marts og 30 sh. i april; fra Jamaica 31 sh. i april, 32 sh. 6 d i oktober og 33 sh. 6 d i december; fra Belize 30 sh. i marts og mai samt 35 sh. i oktober; fra Laguna 32 sh. 6 d i marts og oktober.

Quebracho pr. ton: Fra Colastiné 28 sh. i august, fra Santa Fé 27 sh. i september; fra Buenos Aires 20 sh. i november.

Mahogny pr. ton: Fra Laguna 42 sh. 6 d i april.

Pitchpine pr. standard: Fra Sapelo Sound 105 sh. i april; fra Ship Island 100 sh. i oktober.

Teak pr. ton: Fra Bangkok 61 sh. 3 d i april, 62 sh. 6 d i september og 65 sh. i oktober.

Is pr. ton: Fra Drøbak frcs. 8.75 i marts og frcs. 12.00 i mai samt fra Kristiania frcs. 17.00 i december.

Ankomne dampskibe:

Trælast pr. standard: Fra Hernösand frcs. 39.00 i juni og frcs. 40.00 i august; fra Gefle og Sundsvall frcs. 75.00 i november; fra Bona frcs. 70.00 i december; fra Archangel frcs. 62.00 i september.

Kul pr. ton: Fra Newcastle 4 sh. 9 d i marts; fra Blyth 4 sh. 4½ d i april og 4 sh. i december, fra Greenock 6 sh. 10 d i september.

Afgaaede seilskibe:

Klid pr. ton: Til Kallundborg frcs. 15.00 i september; til Kjøbenhavn frcs. 19.00 i september og frcs. 17.50 i oktober; til Landskrona frcs. 18.00 i november.

Man fortsatte i aaret 1900 arbeidet med forbedring af havnen, navnlig anlægget af den store ydre havn, der skal gjøre det muligt at modtage de transatlantiske paketaade til enhver tid af døgnet uanseet vandstanden. I disse dage er handelskammeret blevet bemyndiget til at optage et nyt laan paa 5 millioner francs til „havneudstyr“.

Summen af de opsparede hyrebeløb, som i aaret 1900 indbetaltes til generalkonsulatet for at hjemsendes, udgjorde frcs. 13 605 for norske søfolk og frcs. 10 734 for svenske, ialt frcs. 24 339.

Dunkerque.

(Rapport for aaret 1900.)

Den franske toldstatistik for aaret 1900 indeholder følgende opgave over den samlede skibsfart paa Dunkerque:

Ankomne skibe:		
	Antal.	Tons.
Seilskibe . . .	466	175 333
Dampskibe . .	1 505	1 166 274
Tilsammen	1 971	1 341 607

Afgaaede skibe:		
	Antal.	Tons.
Seilskibe . . .	389	170 533
Dampskibe . .	1 500	1 194 388
Tilsammen	1 889	1 364 921

Det samlede antal ankomne og afgaaede skibe udgjorde saaledes 3 860 drægtige 2 706 528 tons.

I aaret 1899 androg antallet af ankomne og afgaaede fartøier til 3 849 drægtige 2 708 457 tons, saaledes 11 fartøier mindre og 1 929 tons mere end i aaret 1900, hvilket saa at sige ingen forandring indfører og fremdeles lader Dunkerque beholde den 3die plads blandt Frankriges sjøhavne.

Ifølge toldstatistiken fordelte den ovennævnte skibsfart sig paa følgende maade paa de forskellige nationers flag, naar ankomne og afgaaede skibe regnes underét:

England . . .	2 207	fartøier	drægtige	1 378 516	tons
Frankrige . .	797	—	—	602 065	"
Danmark . . .	236	—	—	212 648	"
Tyskland . . .	182	—	—	166 555	"
Spanien . . .	73	—	—	105 192	"
Norge	87	—	—	78 445	"
Sverige . . .	81	—	—	49 078	"
Holland . . .	92	—	—	39 486	"
Rusland . . .	28	—	—	22 733	"
Italien . . .	15	—	—	20 550	"
Belgien . . .	50	—	—	15 586	"

Overføres 3 848 fartøier drægtige 2 690 854 tons

Overført	3 848	fartøier	drægtige	2 690 854	tons
Grækenland . .	8	—	—	11 716	"
Østerrige . .	2	—	—	3 622	"
Brasilien . .	2	—	—	336	"

Tilsammen 3 860 fartøier drægtige 2 706 528 tons

Det mest bemærkelsesværdige i denne opgave er den usædvanlige store kontingent, hvormed det spanske flag har deltaget, idet der i aaret 1899 kun ankom 17 spanske skibe drægtige 18 373 tons.

De i vicekonsulatet med absolut nøiagtighed førte skibslister afviger lidt fra toldkammerets statistik, saaledes at de for de forenede riger opførte tal maa rettes til følgende (ankomne skibe):

Norge:

	Antal.	Tons.
Seilskibe	6	5 239
Dampskibe	39	35 378
Tilsammen	45	40 617

Sverige.

	Antal.	Tons.
Seilskibe	3	938
Dampskibe	37	28 011
Tilsammen	40	28 949

Af foranstaaende opgave vil ogsaa sees, at antallet af seilskibe stadig formindskes; fremtiden er vistnok forbeholdt dampskibene, særlig de af stor drægtighed.

Ifølge oplysninger fra toldkammeret og importørerne har følgende indførsel fundet sted i aaret 1900 fra Norge og Sverige til Dunkerque:

I første række kommer trælast, som er de forenede rigers fornemste udførselsartikel og hvoraf importen fordeler sig som følger:

Fra Sverige . . .	18 400	std.,	hvoraf 11 780	ankom under fremmed flag
" Norge . . .	1 589	"	—	—
" Rusland . . .	12 498	"	9 160	—
" Amerika . . .	1 666	"	372	—

Tilsammen 34 153 std., hvoraf 21 312 ankom under fremmed flag

De forskjellige sorter trælast fordeler sig saaledes:

	Bjælker.	Planker.	Battens.	Bord.	Uhøvlede og tynde bord.
Fra Sverige	2 528	3 439	6 729	4 641	1 063
„ Norge	—	389	1 200	—	—
„ Rusland	801	1 853	7 330	1 361	1 153
„ Amerika	662	353	—	535	116
Tilsammen	3 991	6 034	15 259	6 537	2 332

= 34 153 standards.

Der er i aaret 1900 hverken blevet importeret høvlede bord eller paneler til gulvlægning, idet de herværende høvlerier siden flere aar tilbage selv besørger trælastens forædling.

Totalimporten af trælast i aaret 1900 har andraget til 2 295 std. mere end i aaret 1899, da den kun beløb sig til 31 858 std.

Trælasten er blevet bragt hertil med følgende nationers fartøier:

	Seilskibe.	Dampskibe.	Tilsammen.
Svenske	173 std.	8 494 std.	8 667 std.
Norske	— ”	4 174 ”	4 174 ”
Engelske	— ”	6 348 ”	6 348 ”
Danske	— ”	6 224 ”	6 224 ”
Tyske	— ”	3 799 ”	3 799 ”
Franske	— ”	3 570 ”	3 570 ”
Russiske	1 156 ”	215 ”	1 371 ”

34 153 std.

Vel en trediedel kom saaledes under svensk og norsk flag, og saa at sige alt kom med dampskibe.

Fragter.

Fragtsatserne, som i begyndelsen af sæsonen var 35 à 38 francs pr. Petersburgerstandard fra de svenske og finske havne og 24 à 28 francs fra havne i Norge, steg i september, oktober og november lidt efter lidt til 45, 48, 50 og 56 francs, en fragtstigning, som maa have levnet rederierne stort udbytte.

Af andre importartikler, som kan have interesse for Norge og Sverige, kan nævnes:

Træmasse.

Mekanisk masse:	fra Norge	431 304 kg.
	„ England	579 269 „
Kemisk —	„ Sverige	457 788 „
	„ Norge	20 460 „

Til Gravelines ankom derhos:

Mekanisk masse:	fra Sverige	1 095 874 kg.
	„ Norge	8 681 521 „
	„ England	10 475 „
	„ Belgien	40 000 „
Kemisk —	„ Sverige	3 946 953 „
	„ Norge	1 716 203 „

Trækub og grubetømmer.

Fra Sverige	10 000 kg.
„ Rusland	1 605 000 „

Tjære.

Fra Sverige	6 525 tønnder og 4 149 halvtønnder
„ Finland	1 000 — „ 300 —

I 1899 var indførselen kun 5 729 tønnder og 2 339 halvtønnder; der har saaledes fundet en ikke ubetydelig forøgelse sted i aaret 1900 tiltrods for de svenske sælgeres meget høie priser.

Beg.

Fra Finland og Rusland 20 311 kg.

Importen af beg er blevet ubetydelig, efterat træskibene er blevet afløst af jern- og staaalfartøjerne.

Naturlig is.

Isimporten har været meget mindre i aaret 1900 end i aaret 1899. Den androg til 3 669 215 kg. i aaret 1900 mod 5 113 479 kg. i aaret 1899 (alt. fra Norge).

Denne formindskelse er forårsaget ved salget af 3 dampfiskefartøier, som anvendte en temmelig stor mængde is, men som eierne solgte, da de gav daarligt udbytte.

Fiskeguano.

Af dette gjødningsemne er kun indført 3 853 266 kg. fra England. Fra Sverige og Norge er der ikke kommet noget i aaret 1900.

Jernmineralier.

Fra Sverige (Luleå)	12 388 000 kg.
„ Spanien (Huelva og Bilbao) . . .	146 976 000 „
„ Italien	17 266 675 „
„ Grækenland	11 961 000 „

Torskelevertran.

Fra det franske fiske (Island)	280 540 kg.
„ Holland (Rotterdam)	681 191 „
„ England (Hull)	386 378 „

Næsten al den fra Rotterdam og Hull importerede tran kommer fra Bergen, men gaar over disse havne paa grund af de lette kommunikationer.

Gjeder og faar.

Fra Danmark 1 858 stkr. til en vegt af	93 450 kg.
„ Argentina 18 555 „ - „ „ -	999 935 „

Saltet svinekjød.

Fra Sverige	264 kg.
-----------------------	---------

Melasse til destillationsbrug.

Fra Tyskland	1 205 079 kg.
------------------------	---------------

Havre.

Fra Rusland	46 380 000 kg.
Svovlkis, slibestene og stokfisk . . .	intet.

Islandsfisket.

Antal fartøier:

Afgaaede	83	drægtige	7 693 tons	med	1 436 mands	besætning.
Hjemvendte	82	—	7 593 „	„	1 408 „	„

Udbytte :

Saltet torsk	4 569 059 kg.	til en vegt af	3 604 730 kg.
Tran	280 540 „	- „	— - 246 848 „
Rogn	32 051 „	- „	— - 23 204 „

Fisket, som i begyndelsen blev hindret ved en længere periode af daarligt veir, har givet endnu mindre udbytte end i aaret 1899; det vilde have været fuldstændig mislykket, hvis veiret ikke havde bedret sig i slutningen af sæsonen, saa at endel fartøier blev istand til at gjenvinde den i begyndelsen tabte tid.

Prisen for saltet torsk har varieret som følger i sæsonen 1900:

I august—september ved fartøiernes ankomst frcs. 103 à 105 pr. tønne.

For ompakket torsk:

	Storfisk.	Middels.	Liden.	Meget liden.
I september	140	115	92	80
- oktober—november .	135	115	92	80
- december	133	115	92 à 95	82
Nuværende noteringer .	125 à 128	115 à 117	95 à 98	mangler
alt pr. tønne.				

Torskeaffald, tunger og hoveder er solgt til 40 à 60 francs, uraffineret tran til 30 à 33 francs og rogn til 25 à 35 francs, [alt pr. tønne à 133 kg.

Sildefisket.

53 smaa aabne baade, hvoraf mange belgiske, har drevet dette fiske langs vor kyst og paa vor red og er komne ind for at sælge fersk sild paa vort marked; dette fiske har indbragt 19 780 000 kg. fisk, som er solgt for ialt 82 300 francs.

Udvidelse af havnen.

Trafikken paa Dunkerques havn tiltager dag for dag. Kanalen er allerede blevet gjort bredere og bragt op til det dobbelte af sin oprindelige bredde, hvilket gjør det langt lettere for fartøier af stor tonnage at gaa ind og ud af havnen; men kaierne er blevet aldeles utilstrækkelige, og den allerede i lang

tid krævede udvidelse af samme er nu blevet erkjendt at være absolut uundgaaelig; varetransporten, som i aaret 1880 var 1 317 000 tons, er i virkeligheden nu gaaet op til 3 millioner tons eller en forøgelse af 128 pct. Udvidelsen af vore maritime anlæg og flytningen af endel af befæstningsværkerne for at give plads til at forlænge basinerne er derfor ogsaa som tvingende nødvendigt blevet forlangt af kommunen og handelskammeret, som i forening har tilbudt staten et forskud af 8 220 000 francs til bestridelse af udgifterne ved de arbejder, som maa foretages.

Ved beslutning af 22de december 1900 har ministeren for de offentlige arbejder akcepteret de af kommunen og handelskammeret fremsatte tilbud og har foreskrevet en undersøgelse af det foreløbige udkast for arbejderne. Denne undersøgelse afsluttedes den 2den februar sidstleden, og udkastet har erholdt tilslutning af alle de interesserede handelskammere, saavel departementets egne som Amiens, Beauvais, St. Quentins, Charlevilles og St. Diziers, af kommissionshandlernes forening i Paris, Nord- og Østjernbaneselskaberne og flere dampskibsselskaber.

Et lovforslag, som erklærer disse arbejder for at være af offentlig nytte, vil snarest muligt blive fremsat, og der er grund til at haabe, at dette inden kort tid vil blive vedtaget af parlamentet.

Saaledes vil en stor reform, hvis nødvendighed har været erkjendt i lang tid, komme til udførelse.

Dunkerque, den 5te april 1901.

Ch. Collet.

Calais.

(Rapport for aaret 1900.)

Træl a s t.

Importen af trælast androg i aaret 1900 til 47 424 standards og fordelte sig som følger:

Efter oprindelseslandet.		Efter arten.		Efter flag.
Fra Sverige .	29 934 stkr.	Saget grantræ	41 784 stkr.	Svensk 12 385 stkr.
„ Norge .	2 593 „	Minetømmer	3 100 „	Norsk 7 478 „
„ Rusland .	12 357 „	Pitchpine	2 086 „	Engelsk 9 778 „
„ Amerika .	2 086 „	Egetræ	454 „	Dansk 6 650 „
„ Tyskland	454 „			Tysk 5 790 „
				Russisk 4 303 „
				Fransk 1 040 „

Totalimporten var i aaret 1900 12 432 std. mindre end i det foregaaende aar.

Minetømmer og uafbarket tømmer.

Af det nævnte underskud falder 9 000 standards paa minetømmer; en stor del af dette slags trælast, bestemt til minerne i departementerne Nord og Pas-de-Calais, er dog sikkerlig sendt over Dunkerque, som ligger nærmere disse miner end Calais.

I nogle aar nød Calais godt af en med jernbaneselskabet afsluttet overenskomst, ifølge hvilken varerne skulde transporteres for samme fragsatser fra begge havne til de forskellige miner, men denne begunstiggelse blev taget tilbage i forrige aar. Flere ladninger blev ogsaa sendte til Dunkerque under bryggearbejdernes streik i Calais i sidstleden september maaned.

Af uafbarket tømmer fandt næsten ingen import sted paa grund af selskabet „la Scierie française"s stansning; der er imidlertid haab om, at dette sagbrug, som aarlig indførte omtrent 10 000 standards, vil gjenoptage sin virksomhed under nye eiere.

Aarsagen til, at dette selskab, der var grundet af hr. O. W. Nordin fra Hernösand som hovedaktionær og administrerende direktør, maatte stanse sin virksomhed, var først og fremst den, at foretagendet var sat igang med forliden kapital, og dernæst, at det importerede tømmer var af altfor smaa dimensioner, saa at der blev en mængde affald, for hvilket der betales en stor fragtsum.

Dette sagbrug vilde sikkerlig kunne gjøre gode forretninger, hvis der, istedetfor uafbarkede tømmerstokke importeredes firkantet tilhuggede stokke af god kvalitet (bjælker).

Hr. Nordin arbejder for nærværende i et stort amerikansk selskab i Quebec, Rivière St. Lawrence og sælger til Frankrige og Belgien amerikanske produkter, særlig træmasse, til lavere priser end de, der betinges i Skandinavien.

Papirfabrikanterne erklærer, at denne amerikanske træmasse er af en meget god kvalitet og i det mindste lige saa god som den, der kommer fra de nordiske lande.

Importen af minetømmer har været betydelig mindre end i de foregaaende aar og det af to grunde:

1. De høje varepriser i de nordiske lande og
2. De høje fragsatser.

Minerne i departementerne Pas-de-Calais og Nord har for en del forsynet sig i Frankrige og i Holland. I slutningen af aaret blev der ikke desto mindre indgaaet flere betydelige kontrakter om levering i løbet af indeværende aar.

Spirer af 6 à 12 meters længde er meget efterspurgte, og der opnaaes let en pris af en eller endog to francs mere pr. kubikmeter end for opskaaret trælast.

Prisen paa afbarket minetømmer er nu 20 francs pr. kubikmeter frit leveret i sjøhavnene, det vil sige, C. A. F., hvilket levner som indkjøbspris F. O. B. omkring 48 à 50 francs pr. fathom.

Skaaren trælast.

Indkjøbene for den kommende sæson er meget smaa, og alt tyder paa en nedgang i importen af skaaren trælast i aaret 1901, i det mindste for Calais' vedkommende; thi de herværende beholdninger er større end sedvanligt og realiseres kun meget langsomt, fordi forbrugerne i det indre af Frankrige ikke vil købe til fjoraarets høie priser, men venter længst muligt med sine indkøb for at faa af den iaar kommende trælast, som forventes at ville blive solgt til en lavere pris om ikke af andre grunde, saa fordi fragterne er faldt, trælast-importørerne søger derimod at høste fordel af fjoraarets høie priser og fastholder sine noteringer.

Paa den anden side holder priserne i produktionslandene sig paa samme niveau som for et aar siden, det vil sige 200 francs pr. standard battens, en pris, som forresten har varieret lidet, idet aarets høieste pris neppe er gaaet op til 210 francs; men det er at befrygte, at den inden kort tids forløb vil falde, dels af de ovenfor angivne grunde, og dels fordi forbruget i det indre af landet efter importørernes opgivende er mindre end forhen.

Træ til papir og træmasse.

Importen af træ til papir var betydelig mindre i det forløbne aar end i aaret 1899 og det af de samme grunde, som er anført for minetømmer. I sidstledne december maaned blev der afsluttet flere betydelige kontrakter, som giver udsigt til, at importen af træ til papir vil blive ganske anseelig i indeværende aar; det er dog at befrygte, at importen fra Amerika kommer til at faa indflydelse paa markedsprisen ligesaavel for denne artikel som for træmasse.

I aaret 1900 er der importeret 3 996 160 kg. træmasse, hvoraf 3 591 160 kg. kom fra Sverige og 405 000 kg. fra Norge eller 3 755 054 kg. mindre end i aaret 1899 for Calais' vedkommende; men som nævnt i min forrige aarsrapport søger træmassen veien over Dunkerque og Gravelines.

Is.

Importen af is er ogsaa gaaet ned i aaret 1900, andragende til 3 559 tons, hvilket kvantum omtrent svarer til forbruget her paa stedet. Lige indtil forrige aar kunde man finde afsætning for isen, særlig i Paris, men senere er der blevet anlagt en fabrik for tilvirkning af is i Boulogne s/Seine, hvilken fabrik nylig er bleven forbedret, og som vil kunne levere det for Paris's behov fornødne kvantum.

Prisen paa norsk is har ifjor varieret lidet, men man antager nærmest, at den vil komme til at falde i indeværende aar, fordi vinteren har været haard i Nordeuropa, medens fragterne har tendens til at falde.

Fragtsatser.

Saaledes som forudsat i min forrige aarsrapport er fragterne stadig stegne. Der er blevet betalt lige op til 70 francs pr. standard fra Nederkalix henimod sæsonens slutning.

Endel dampskibsredere hanlede efter min mening uklogt i — idetmindste ifjor, da alt lod forudse en stigning — at befragte sine skibe fra aarets begyndelse for flere reiser; saaledes kom der til Calais dampskibe, der var befragtede for 33 francs for flere reiser, medens gjennemsnittsfragten for dampskibe, der var befragtede for en enkelt reise, var fra 45 til 47 francs.

Fra sæsonens aabning, det vil sige henimod juni maaned, blev der sluttet fragter til 36 à 38 francs, medens det i september var vanskeligt at opdrive tonnage til 60 francs. Desværre har disse satser ikke holdt sig; thi for nærværende sluttet der fragter til 34 og 35 francs fra den Botniske Bugt, hvortil kommer, at losnings- og lastningsomkostningerne i den sidste tid overalt er stegne. I Calais f. eks., hvor man i mange aar var vant til at betale 2 francs pr. standard for udlosning, er man iaar nødt til at betale 2.50 francs paa grund af streiken i sidstleden september maaned, da arbejdslønnen forøgedes fra 5 til 6 francs.

De første befragtninger iaar er blevne sluttet til 35 francs pr. standard.

Stenkul.

Der kom 110 205 tons engelsk kul til Calais i aaret 1900, det vil sige over tre gange saa meget som i det foregaaende aar, hvilket først og fremst skriver sig derfra, at „La Compagnie du Chemin de fer du Nord“ har ladet komme fra England over 50 000 tons kulstøv, hvoraf det fabrikterer „briketter“, og ogsaa fra, at alle de store selskaber mere og mere forøger sine oplag for at kunne sikre mod eventuelle streiker.

Trods alt befinder ogsaa forbruget af fransk kul sig i nogen stigning, andragende til 87 701 tons.

Jern.

Fra Sverige er blevet importeret 1 233 477 kg. jern eller næsten dobbelt saa meget som aaret iforveien, hvorimod rujernimporten holdt sig stationær med 15 555 429 kg.

Jernmalm.

6 180 226 kg. jernmalm er ankommet fra Bilbao til „les Acieries d'Isbergues“ i Pas-de-Calais, som forbruger store kvantiteter, hvoraf det meste gaar over Dunkerque.

Det maa bemærkes, at vore landsmænd i ringe udstrækning befatter sig med denne fragtfart, og dog er fragten høi og kunde efter min mening passe som returfragt fra Spanien og Middelhavet.

Udførsel.

Kun tre varesorter er af interesse for vore landsmænd, nemlig:

Sukker	34 030 tons
Halm	14 422 „
Mergel eller kalksten . . .	9 830 „

Sukkeret og halmen exporteres næsten udelukkende til England og giver fra tid til anden fragter til kulhavnene, men fragterne for mergel, som exporteres til Sverige og Norge, er de fordelagtigste, og det vilde være at ønske, at exporten deraf fik et større omfang.

Fiskerier.

Der er blevet opfisket 1 514 012 kg. fisk, som er solgt til en gennemsnitspris af 65 centimes pr. kg. og har indbragt ialt 984 107 francs. I dette tal er indbefattet 9 584 maal sild, som er blevne solgte til en gennemsnitspris af 3.75 francs pr. maal.

Agerbrug.

Mine forudsigelser for forrige aar har desværre bekræftet sig, og det har været et daarligt aar for landbruget i dette departement. Kornhøsten og halmhøsten har i det høieste kun givet halvdelen af et godt aarsudbytte. Ogsaa foderhøsten var betydelig under et middelsaars. Udbyttet af havrehøsten var dog forholdsvis tilfredsstillende, men kvaliteten lader meget tilbage at ønske, særlig hvad naturlig vægt angaar.

Udsigterne for den nye høst er hidindtil ganske tilfredsstillende for alle kornsorter.

Fyre og sjømerker.

Heri er ingen forandringer foretaget, undtagen at en taagelur (sirene for komprimeret luft) er blevet anbragt paa det ydre galeri af fyret ved Gris-Nez. Den udstøder hvert minut en lyd af ca. 3 sekunders varighed, hvis fremherskende høide er „La Normale“s.

Calais, den 14de marts 1901.

H. Apeness.

Rouen.

(Aarsberetning for aaret 1900).

Skibsfart.

Følgende tabel udviser de forenede rigers skibsfart paa Rouen i den sidst-forløbne treaarsperiode:

	1900.		1899.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske fartøier . .	99	65 205*)	76	44 850	101	56 803
Svenske do. . .	97	77 057**)	113	88 443	93	72 069
Tilsammen	196	142 262	189	153 293	194	128 872

Ifølge en af toldkammeret meddelt opgave stillede de forskellige nationers skibsfart paa Rouen sig som følger i aaret 1900:

Nation:	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
England . . .	977	480 224	33	8 604
Frankrige . . .	338	209 458	8	11 386
Sverige . . .	97	77 057	—	—
Norge . . .	95	62 008	4	3 197
Danmark . . .	78	74 584	—	—
Tyskland . . .	31	20 117	1	1 177
Østerrige . . .	27	35 968	—	—
Rusland . . .	21	15 474	—	—
Spanien . . .	14	10 779	—	—
Belgien . . .	8	7 678	—	—
Italien . . .	3	3 929	—	—
Holland . . .	1	752	—	—
Grækenland . .	1	1 238	—	—

Fragtsatser.

Fragtsatserne for trælast fra havne ved den Botniske Bugt og Østersjøen til Rouen var i løbet af sommeren 44 à 50 francs pr. standard, i september maaned betaltes 60 francs, og fragterne holdt sig senere omkring dette beløb helt til sæsonens slutning.

Indførsel.

Nedenstaaende tal angiver indførselen fra de forenede riger til Rouen i det sidst forløbne aar:

*) Heraf var 95 dampskibe drægtige 62 008 tons.

**) Alle dampskibe.

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Saget virke	tons 1 076	92 202
Træmassekub	” 10 574	—
Smedejern	” —	6 854
Rujern	” —	7 060
Staal	” 1	1 233
Havre	” —	201
Træmasse (kemisk)	” 6 650	1 689
Do. (mekanisk)	” 19 057	6 811
Diverse	” 3 774	1 015

Totalimporten til Rouen stillede sig i aaret 1900 som følger:

Stenkul	1 109 196	tons
Vin	289 549	”
Kornvarer	183 743	”
Trælast	225 400	”
Træmassekub	106 520	”
Træmasse	35 459	”
Petroleum	134 760	”
Metaller	17 793	”
Diverse	200 323	”

Tilsammen 2 302 743 tons

Denne indførsel oversteg det foregaaende aars med 486 181 tons.

Trælast.

Herværende trælastimportører klager stærkt over markedets gang i de forløbne vintermaaneder, og det paastaaes, at man sjelden har havt tre saa daarlige maaneder som sidstledne december, januar og februar. Afskibernes høje priser bidrager sit til at vanskeliggjøre forretninger, saa meget mere som den indenlandske vare stadig faar mere indpas i disse trakter.

De herværende trælastlagres beholdninger vil antagelig ved sæsonens aabning blive af omtrent samme størrelse som sædvanligt, og det formodes, at omsætningen iaar kommer til at blive betydelig mindre end ifjor, da der endnu ikke er noget tegn til en livligere omsætning paa trælastmarkedet i Rouens handelsdistrikt. Dertil kommer, at endel Pariserfirmaer paa grund af for store opkjøb har maattet realisere endel her oplagte varer under indkjøbspris.

I anledning af, at der stadig indløber forespørgsler til vicekonsulatet om navnene paa trælastimportørerne i Rouen, turde det være nyttigt her at meddele navnene paa de vigtigste trælastfirmaer i Rouen og Paris, hvilke er:

I Rouen:

Montreuil & Cie, Deglatigny & Larcher, og
L. Marseille & G. Loisel;

I Paris:

Bennet & Engelstedt, 23, rue de la Chaussée d'Antin,
 Berner & Nilsen, 55, rue de Chateaudun,
 Bülow & Hansen, 6, rue St. Petersburg,
 Bystrøm, 7, rue de Chateaudun,
 Dyberg frères, 7, rue de l'Isly,
 Fränckel & Hegardt, 6, rue Hippolyte Lebos,
 L. Friedländer, 17, rue de Surène,
 A. Giesecke, 25, rue des Mathurin,
 Govenuis & Rosenberg, 62, rue Condorcet,
 D. Herlofsen, 8, rue Copenhagen,
 Nicke Johnson, 39, rue Chateaudun,
 Otto Johnsen, 20, rue Milton,
 Konow & Smith, 24, rue Duphot,
 Axel Lindström & Co., 49, rue Godolde Mauroi,
 Morel & Due, 32, rue de Berlin,
 G. F. Neame & Co., 17, rue d'Athènes,
 Gustav Nordling, 14, rue d'Athènes,
 Norlin & Co., 37, rue de Berlin,
 van Minden, 46, boul. Haussman.

Alle de her anførte Pariserfirmaer driver forretninger som trælastagenter.

Følgende tre firmaer er anerkjendte som importfirmaer af „Le Syndicat Français des Importateurs de Bois du Nord“:

Eug. Poisson, 61 & 63, rue d'Allemagne, Paris,
 Arthur Mathieu, à Aubervilliers (Seine),
 Porte fils, à Puteaux (Seine).

Af andre firmaer, som i større eller mindre udstrækning importerer trælest, men som ikke er anerkjendte af det ovennævnte syndikat som importører, kan nævnes følgende:

E. Barbier, 51, rue des Flandres,
 E. Rudolphe, 7, quai de l'Oise,
 Vve. Sebastian & fils, 7, rue Ratand.

I forbindelse hermed kan opgives følgende befragningsfirmaer i Paris:

Carl V. Boman & Co., 6, rue Maubeuge,
 I. Silvain, 31, rue de Provence,
 H. Johnsons & Sons, 57, rue Hauteville,
 L. Deliquaire, 62, rue Lafayette,
 A. Linars, 15, rue Bleu,
 Langstaff, Ehrenborg & Pollak, 12 & 14, rue d'Enghien.

H ø.

Man havde troet, at det mislige udfald af høhøsten i Frankrige i aaret 1900 skulde have givet anledning til indførsel af hø hertil i løbet af den

sidstforløbne vinter, og der gjordes ogsaa forsøg herpaa; men de i Sverige og Norge ligeledes raadende høie høpriser forhindrede export fra disse lande.

Is.

En isfabrik er nu under anlæg i Rouen, og den antages at kunne paa-begynde sin virksomhed allerede i vaar med en daglig tilvirkning af ca. 20 tons. Uden tvil kommer denne fabrik til i betydelig grad at fortrænge den norske is. Fabriken vil notere meget lavere priser for sit produkt end de, der hidindtil har været raadende for den fra Norge importerede naturis. Det herværende isimportfirma er overbevist om nødvendigheden af at reducere sine salgspriser fra førstkommende mai maaned og imødeser desuagtet den nye konkurrence med ængstelse.

Havnen.

Rouens havn udvides stadig, og i aarets løb er betydelige kaistrækninger blevne byggede; da det imidlertid vilde blive upraktisk at lade kaierne strække sig altfor langt langs floden, har man allerede nu under overveielse en plan om anlæg af dokker paa et dertil beleiligt omraade mellem Rouen og Croisset.

Handelskammeret i Rouen har afsat en sum af 500 000 francs til indkjøb af 10 nye hydrauliske løftekraner og til opførelse af et nyt værk paa flodens høire side til frembringelse af den for samme nødvendige drivkraft.

Dom.

Stuvning af vinfade.

„La Cour de Cassation“ har den 20de juli 1900 stadfæstet en af handelskammeret i Rouen den 27de marts 1899 afsagt dom i et spørgsmaal, som særskilt interesserer vinfragtfarten paa Rouen.

Det gjaldt fortolkningen af artikel 20 i dekret af 1893, som forbyder at anbringe mere end 4 lag vinfade af 400 à 699 liters indhold ombord i et fartøj.

I det foreliggende tilfælde var fadene i strid med det gjældende reglement anbragt i 5 lag paa hverandre; men da der kun var opstaaet skade i de tre øverste lag, var det tydeligt, at denne skade ikke var foraarsaget af det extratryk, som reglementet har til hensigt af forhindre.

Paa grund heraf frikendte ogsaa „La Cour de Cassation“ den indstævnte, uagtet der virkelig forelaa et brud paa stuvningsreglementet.

H. O:son Gyllenram.

Nantes.

(Uddrag af rapport for aaret 1900.)

Nedenstaaende summariske opgave udviser omfanget af de forenede rigers skibsfart paa Nantes i de tre sidstforløbne aar:

	1898.		1899.		1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe	51	32 075	44	24 564	35	23 346
Svenske do.	5	4 002	8	5 978	13	10 859
Tilsammen	56	36 077	52	30 542	48	34 205

Den forøgelse i den svenske skibsfart, der har fundet sted i det sidste aar, falder udelukkende paa dampskibene. Antallet af til Nantes ankomende svenske seilskibe er fremdeles ubetydeligt og indskrænker sig til 1 à 2 om aaret.

Den i aaret 1900 stedfundne nedgang i antallet af ankomne norske fartøier rammer ogsaa dampskibene; for seilskibenes vedkommende har der ikke været nogen nævneværdig forandring, idet der i aaret 1900 ankom 11 mod 12 i aaret 1899.

Fragter for udgaaende forekom endnu sjældnere end sædvanligt. I aaret 1899 fik 10 fartøier saadan fragt, deraf 9 norske og 1 svensk, medens der i aaret 1900 kun gik ud to smaa ladninger skifer og 450 tons sukker under norsk flag, og intet under svensk.

De under norsk og svensk flag indførte varer har været de samme som tidligere, nemlig for dampskibenes vedkommende hovedsagelig cellulosekub og træmasse, skaaren nordisk trælast, jern fra Sverige, kul fra England, fosfat og beg m. m., medens seilskibene fornemmelig har bragt sukker fra kolonierne og coprah til sæbefabrikationen fra Afrika.

Engelske fartøier konkurrerer fremdeles meget stærkt med vore om transporten af skaaren trælast, ialfald forsaavidt angaar de store ladninger, der udlosses i St. Nazaire og føres op til Nantes i lægtene.

Sukker fra kolonierne vedbliver for en stor del at indføres med italienske seilskibe.

Træmassen er saa at sige næsten udelukkende blevet bragt til Nantes under norsk eller svensk flag. I transporten af cellulosekub til den store papirfabrik Gouvand & Co. indtager vore fartøier fremdeles den første plads, men fabriken har dog ogsaa faaet flere ladninger under fransk, tysk, russisk og engelsk flag.

I aaret 1900 var fragterne allerede i sæsonens begyndelse høie og holdt sig siden saaledes med stigende tendens lige til august eller september. Grunden hertil var formentlig troppetransporterne til Transvaal og Kina. Henimod aarets slutning gik imidlertid noteringerne ned og har for øieblikket endog en liden antydning til at synke yderligere.

Sjøkanalen i den nedre del af Loire yder stadig Nantes's havn store tjenester, idet den gjør det muligt for fartøier af indtil 6 meter dybgaende at gaa didop til enhver tid, og man, haaber endog snart at kunne forøge dens dybde.

De nybyggede kaier m. m. paa den venstre flodbred er ogsaa en stor forbedring; thi paa samme tid som lossepladsen derved er blevet større, forbinder disse kaier floden direkte med statsjernbanens station, hvis wagoner kan modtage de til det indre af landet bestemte varer lige fra fartøierne. Blandt andet har træmassemodtagerne megen fordel af bygningen af disse nye lossepladse.

Skibsverfterne er fremdeles i fuld virksomhed, og selskaber dannes stadig til anskaffelse af firmastede til langfart bestemte seilskibe, som nyder godt af den anseelige præmie, som den franske stat bevilger.

Nye verfter er opførte ved Chantenay-les-Nantes og alle har bestillinger, som sikrer dem arbeide helt til slutningen af aaret 1902.

Denne raske udvikling af skibsbygningsindustrien begunstiger utvilsomt vore landes jern- og trælasthandel, hvem den skaffer et betydeligt marked i Nantes.

Indførsel.

Indførselsartiklerne har været de samme som sædvanlig, nemlig:

Fra Norge:

Cellulosekub, mekanisk og kemisk træmasse, foruden nogle smaa partier bygningstømmer og torsketræn.

Fra Sverige:

Skaaren trælast, jern, træmasse og svovlsyre.

Fra andre lande:

Stenkul fra England, hamp fra Tyskland, sukker fra kolonierne, koprah fra Afrika, pitchpine fra Amerika og eg fra Preussen, fosfat, beg m. m.

Trælast.

Til trods for at indkjøbsprisen steg betydelig i aaret 1900, var efterspørgselen det hele aar meget livlig. Som allerede nævnt har skibsbygningen for en del været aarsagen hertil.

Ifølge opgave fra toldkammeret i Nantes udgjorde totalkvantumet af den direkte til Nantes importerede skaarne trælast 14 430 Petersburgerstandard, hvilket er en betydelig forøgelse i forhold til det foregaaende aar.

Denne totalsum fordeler sig paa oprindelseslandene, som følger:

Fra Norge	130	Petersburgerstandard
„ Sverige	6 643	—
„ Finland	4 475	—

Resten kom fra Canada, de Førene Nordamerikanske Stater og Tyskland.

Det vil sees, at Sverige denne gang har gjenfundet den første plads med hensyn til importkvantumet. Imidlertid er Finland stadig en alvorlig konkurrent; forbrugerne vænner sig til at benytte finsk virke, skjønt dette er mere farveløst, har mere barkved og saaledes staar tilbage for det svenske virke.

Og paa den anden side bevirker den mindre gode forstaaelse mellem sælgerne i Finland, at man kan faa denne trælast til billigere priser end den svenske.

De nuværende trælastlagre er meget smaa, og dog er markedet noksaar stille paa grund af de høie priser. Trælasthandlerne i Nantes forudser en betydelig nedgang i forretningerne i dette aar og indtager en meget reserveret holdning.

Det store hus Hailaust & Co. i Nantes modtager fremdeles den største del af sin trælast i sine pakhuse i St. Nazaire, eller fører den hidop i fortoldet tilstand, hvorved varen unddrages al kontrol her fra statistikens side.

Fragterne fra den Botniske Bugt steg lige til henimod midten af sæsonen, og der blev i august betalt indtil 65 à 70 francs pr. standard, og endog 75 francs for de mindre ladninger. Noteringerne er nu faldt til 45 à 50 francs.

Svensk jern.

Der er i aaret 1900 blevet importeret til Nantes 3 579 500 kg. svensk jern i stænger og i bundter, samt 16 400 kg. baandjern, ialt lidt mere end det foregaaende aar.

Størstedelen af dette jern er kommet fra Göteborg med dampskibet „Oscarshal“ af Kristiania, som gjør regelmæssige ture paa Nantes.

Indførselens omfang i de tre næstforegaaende aar vil sees af følgende opgave:

1899	3 134 000	kg.
1898	4 940 000	„
1897	4 279 500	„

Importørerne i Nantes, som ifjor klagede over en vis ujevnhed i det fra Sverige leverede jerns kvalitet, erklærer sig mere tilfredse med den vare, de har modtaget iaar. De opfordrer vore exportører til fremdeles at være opmærksomme derpaa, for at det svenske jerns overlegenhed kan holde sig i den livlige konkurrence med smediejernet fra Mellemfrankrige.

For nærværende noteres:

Fr.	28.50	for	1ste	sort	Lancashire	hamret	jern
"	27.00	"	"	"	"	—	valset "
"	30.00	"	baandjern	i	bundter		

Disse priser gjælder pr. 100 kg. i toldoplæg.

Fragterne er nu 15 francs fra Østersjøen og 12 francs fra Göteborg med en iøjnefaldende tendens til at falde.

Cellulosekub og træmasse.

Papirindustrien, der stadig er i en meget blomstrende forfatning i denne egn, giver anledning til en betydelig indførsel af cellulosekub og træmasse til Nantes.

Fabriken Gourand & Co. i Chantenay er enemodtager af cellulosekub, medens endel af træmassen gaar til mindre papirfabriker i det indre af landet.

For cellulosekubbens vedkommende indtager Finland stadig den første plads. I aaret 1900 kom 21 257 tons derfra mod 15 233 tons fra Norge. Disse tal involverer ingen forandring fra det foregaaende aar, hverken for kvantitetens eller forholdets vedkommende.

I indførselen af træmasse er der derimod en anseelig forøgelse at notere, idetmindste forsaavidt angaar kemisk masse, hvoraf der ankom næsten tre gange saa meget som i aaret 1899.

Følgende opgave viser importen af træmasse i aaret 1900:

Mekanisk træmasse:

Fra Norge	10 400 tons	
" Sverige	1 267 "	
" Tyskland	157 "	
" Belgien	15 "	
		11 839 tons

Kemisk træmasse.

Fra Norge	2 233 tons	
" Sverige	47 "	
" Tyskland	27 "	
" Belgien	145 "	
		2 452 "
Tilsammen		14 291 tons

Som det fremgaar af denne opgave, er Norge stadig numer 1 af de lande, som exporterer træmasse hertil. Sverige synes ligeledes mere og mere at interessere sig for denne vare, medens Finland er fuldstændig ophørt med at sende træmasse hid, og Tyskland og Belgien bliver staaende ved smaa forsøg, som ikke tyder paa, at deres produktion vil tage noget større opsving.

Svovlsyre.

Nogle partier svovlsyre er komne fra Göteborg med Fearnley & Egers dampskibe, ialt 142 300 kg., som specerihandlerne sælger til landmændene til vanding af vinplantagerne. Det er fremdeles England, der yder den største del af denne vare, som imidlertid er begyndt at frembydes ogsaa fra Amerika til lavere priser.

Svovlsyre noteres for øieblikket til 60 francs pr. 100 kg. i toldoplæg.

Naturis.

Der er nu gaaet tre aar, i hvilke Nantes ikke har faaet en eneste ladning is fra Norge, og dette sted maa for fremtiden ansees som et fuldstændig taht marked for de norske isexportører.

Der har næsten ikke foregaaet nogen indsamling af naturis ivinter, idet kulden var meget kortvarig; men man benytter nu her kun kunstig is.

Tran.

En drogueriforretning hersteds omsætter hvert aar et lidet parti tran fra Norge. Denne gang har den importerede kvantitet været 97 300 kg.

Stenkul.

Importen af kul fra Englands sydkyst har i hele det forløbne aar været livlig. De franske og engelske flag har været stærkest repræsenteret i denne trafik; nogle af vedkommende skibe tilhører kulfirmaerne selv, og de fleste af de øvrige er befragtede i timecharter. Svenske og norske dampskibe har ogsaa taget del i denne kultransport, for hvilken fragten i nogen tid steg lige til 8 og 9 francs pr. ton for siden at falde ned til den nuværende notering af 6 francs.

Sukker fra kolonierne.

Den i Nantes stadig blomstrende rørsukkerindustri har som sædvanligt foranlediget, at mange seilskibe er komne hid fra de franske Antiller. Disse skibe var hovedsagelig italienske, danske, franske og norske.

Fragsatserne er det umuligt at angive, da de varierer meget til de forskellige aarstider og alt efter det større eller mindre antal fartøier, som frembyder sig i kolonierne. Der er blevet betalt lige til 48 francs pr. nettoton sukker paa en tid, da der var faa fartøier. Men nu faar man ikke gjøre regning paa mere end gennemsnitlig 35 à 40 francs; ogsaa dampskibene begynder at interessere sig for denne transport, hvad der ingenlunde bidrager til fasthed i fragsatserne.

Udførsel.

Udførselen fra vor havn aftager mere og mere. I aaret 1900 har den indskrænket sig til nogle ladninger skifer, oljekager og kastanjetøndebaand, som i ganske smaa seilskibe afsendtes til England og Tyskland.

Kornproduktionen tilfredsstiller neppe egnens behov, og udførselen af rug og byg er fuldstændig ophørt.

Det samme gjælder udførselen af mel.

Da møllerne i Nantes gjenoptog sin virksomhed, havde man haabet, at vore fartøier skulde kunne faa udgaaende fragter med mel; men heraf er der ikke blevet noget, og alt hvad disse møller producerer, sendes til det indre af landet. Deres daglige produktion er forresten mindre, end man fra først af havde opgivet.

De smaa partier konserver, kjeks og hvidvin, som sendtes til Sverige og Norge, har ikke kunnet frembyde en tilstrækkelig tonnage for at kunne interessere for udgaaende Fearnley & Egers dampskib, som regelmæssig bringer gods fra Norge og Sverige hertil.

Hine smaaartikler gaar saaledes pr. jernbane eller dampskib til Bordeaux, Havre eller Antwerpen med omladning i disse havne.

Nantes, den 26de marts 1901.

A. Backman.

Bordeaux.

(Aarsoversigt for aaret 1900).

Skibsfarten.

I aaret 1900 ankom til Bordeaux 86 norske fartøier drægtige tilsammen 71 825 tons; heraf var 83 dampskibe drægtige tilsammen 69 421 tons og 3 seilskibe drægtige tilsammen 2 404 tons. Fra Norge ankom 14 fartøier, alle dampskibe, med ladning, drægtige tilsammen 8 400 tons, og ingen i ballast.

Af svenske fartøier ankom hertil 59 fartøier drægtige tilsammen 44 071 tons; heraf var 56 dampskibe drægtige tilsammen 42 953 tons og 3 seilskibe drægtige tilsammen 1 118 tons. Fra Sverige ankom 21 fartøier, alle dampskibe, med ladning, drægtige tilsammen 11 016 tons, og ingen i ballast.

For norsk regning erhvervedes 1 — et — seilskib drægtig 319 tons.

Den samlede internationale skibsfart paa Bordeaux udgjorde i aaret 1900 tilsammen 1 544 fartøier med ca. 1 113 204 tons mod i aaret 1899 1 484 fartøier med ca. 1 016 790 tons.

Den var saaledes fordelt mellem de forskjellige nationer:

Nationalitet.	Antal.	Tons.
Franske	610	348 720
Britiske	536	438 540
Norske	86	71 825
Spanske	75	76 884
Hollandske	61	30 168
Svenske	59	44 071
Tyske	35	25 617
Østerrigsk-ungarske	25	34 371
Danske	24	19 339
Belgiske	13	9 253
Italienske	12	8 056
Russiske	7	5 910
Græske	1	450
Tilsammen	1 544	1 113 204

Af ovenstaaende opgave vil sees, at en forøgelse af skibsfarten i sin almindelighed har fundet sted hersteds, idet skibenes antal er steget med 60 og tonnagen med 96 414 tons.

For Norges vedkommende er stillingen omtrent som ifjor, idet skibenes antal er 2 mindre end i foregaaende aar, medens tonnagen imidlertid er steget med 5 781 tons.

Hvad Sverige angaar, viser der sig derimod en betydelig forøgelse, idet skibenes antal er voxet med 24 og tonnagen omtrentlig fordoblet, nemlig forøget med 21 731 tons. Hermed er Sverige, hvad tonnage betræffer, omtrent kommen tilbage til den stilling, som det indtog i aarene 1884 og 1885.

Skibslinjer. Compagnie Générale Transatlantique's ruter paa Pauillac—Newhaven og Pauillac—Algier er nu forandrede derhen, at Bordeaux er traadt i Pauillac's sted som udgangspunkt, og er samme kompanis linje paa Pauillac—New York blevet 20-daglig istedetfor som tidligere maanedlig.

Handelen

har ligesom i de 2 næstforegaaende aar lidt under forholdsvis trykkede økonomiske forhold.

Vinhøsten.

Følgende tabel udviser udbyttet af vinhøsten i de seks vigtigste departementer i det sydvestlige Frankrige i løbet af de 3 sidste aar:

	1898.	1899.	1900.
	Hektoliter.	Hektoliter.	Hektoliter.
Gironde	2 355 000	3 478 000	5 730 000
Dordogne	268 000	586 000	1 060 000
Gers	860 000	900 000	1 535 000
Lot & Garonne	382 000	517 000	800 000
Haute Garonne	461 000	675 000	1 100 000
Tarn & Garonne	281 000	396 000	700 000
Tilsammen	4 607 000	6 552 000	10 925 000

Udførselen af vin sjøværts herfra udgjorde i de sidste 5 aar:

	Hektoliter.
1896	864 000
1897	875 000
1898	758 000
1899	672 000
1900	735 000

Til de forenede riger udførtes af Bordeauxvin i de 5 sidste aar:

	1900.	1899.	1898.	1897.	1896.
Til Norge liter	592 000	618 000	622 000	428 000	646 000
„ Sverige „	544 000	608 000	514 000	508 000	612 000

Som det af denne oversigt fremgaar, har foregaaende aars vinhøst været særdeles betydelig, hvad kvantitet betræffer, idet den langt overgaar forrige aars, der hørte til en af de største i de sidste 20 aar. Kvaliteten maa ogsaa siges at være ganske god med undtagelse af enkelte steder, hvor indhøstningen har foregaaet under mindre gode omstændigheder, det vil sige der, hvor man har været noget sent ude. Druerne har her nemlig lidt paa grund af den ud paa høsten faldne regn. Dette er dog et ganske ubetydeligt kvantum og har ingen indflydelse i det store hele taget. Gjennemgaaende er imidlertid priserne ganske lave, og omendskjønt de officielle meddelelser, der opgiver salg paa pladsen, ikke udviser betydelig omsætning, har dog fra udenforliggende distrikter flere indkjøb fundet sted.

Trælast.

Nedenstaaende opgave udviser indførselen af trælast hertil fra de forskellige exportlande i de sidste 5 aar:

Ankommet fra:	Antal skibe 1896.	Ptbg.std. 1896.	Antal skibe 1897.	Ptbg.std. 1897.	Antal skibe 1898.	Ptbg.std. 1898.
Norge	6	30	6	80	5	44
Sverige	21	10 821	15	5 523	14	6 220
Finland	9	6 264	11	5 568	9	5 086
Cronstadt	—	—	1	203	1	111
Riga	10	4 688	10	3 703	4	933
Hvidehavet	6	5 011	6	4 707	6	6 030
New Brunswick (spruce).	4	2 679	5	3 738	6	3 552
Forenede Stater (pitchpine)	5	1 936	5	1 801	6	2 175
Indien (teak)	—	—	—	—	3	821
		31 429		25 323		24 972
Danzig	5	1 603 lasts	9	3 555 lasts	5	936 l.
	66		68		59	

Ankommet fra:	Antal skibe 1899.	Total 1899.	Antal. skibe 1900.	Total 1900.
Norge	9	404	6	98
Sverige	19	6 423	21	5 880
Finland	9	4 618	9	5 418
Riga	4	1 236	5	2 654
Hvidehavet	7	4 339	5	5 392
New Brunswick (spruce) .	2	572	5	3 125
Forenede Stater (pitchpine)	4	2 260	6	3 977
Indien (teak)	1	152	1	180
Østerrig-Ungarn	—	—	11	679
		20 004		27 403
Danzig	3	1 109 lasts	4	1 181 lasts
	58		73	

Af foranstaaende opgaver fremgaar det, at indførselen af trælast hertil har taget et ikke ubetydeligt opsving siden foregaaende aar, idet den nemlig er forøget med ca. 7 400 standard og ikke har været saa omfangsrig siden 1896.

Dette skyldes for størstedelen den betydelig forøgede udførsel fra de Forenede Stater, New Brunswick og Riga samt Østerrige-Ungarn. Betræffende indførselen hertil for de forenede rigers vedkommende, viser det sig, at Norge atter har indtaget den plads, som det indehavde i aarene 1896—1898, idet indførselen herfra er gaaet ned med ca. 300 standard siden foregaaende aar. Hvad Sverige angaar, har ogsaa nedgang fundet sted siden sidste aar.

Træmasse.

Nedenstaaende tabel udviser mængden saavel af mekanisk som kemisk træmasse, indført hertil fra de forskellige lande i aaret 1900 sammenlignet med de to foregaaende aar:

Mekanisk træmasse.

	1898.	1899.	1900.
Fra Norge . . . tons	7 355	5 510	6 903
„ Sverige . . . „	335	290	185
„ Canada . . . „	—	—	246
„ Belgien . . . „	1 023	179	122
„ England . . . „	261	60	40
„ Tyskland . . . „	—	10	40
Total tons	8 974	6 049	7 536

Kemisk træmasse.

	1898.	1899.	1900.
Fra Norge . . . tons	1 118	1 075	1 287
„ Sverige . . . „	80	143	86
„ Østerrige . . . „	—	—	259
„ Tyskland . . . „	171	107	229
„ Belgien . . . „	364	35	199
„ Holland . . . „	182	64	35
„ Forenede Stater . . . „	—	—	15
„ England . . . „	36	—	—
„ andre lande . . . „	11	164	—
Total tons	1 962	1 588	2 110

Heraf vil sees, at totalindførselen hertil af træmasse er steget med ca. 2 000 tons siden foregaaende aar, nemlig med ca. 1 500 tons for den mekaniske og ca. 500 tons for den kemiske masses vedkommende. Denne forøgelse falder, hvad den mekaniske masse betræffer, væsentlig paa Norge, hvorfra indførselen er tiltaget med ca. 1 400 tons, samtidig er øgningen paa indførselen af kemisk

træmasse fra Norge ca. 200 tons. Indførselen fra Sverige er derimod gaaet ned med ca. 100 tons for mekanisk og ca. 60 tons for kemisk træmasse.

Desuden vil man bemærke, at et par nye lande optræder som nævneværdige faktorer paa herværende træmassemarked, idet der nemlig er indført ca. 250 tons mekanisk masse fra Canada og ca. 260 tons fra Østerrige. Dernæst har saavel Tyskland som Belgien i ikke ubetydelig grad forøget sin export hertil af kemisk masse.

Jern og staal.

Følgende tal angiver importen af jern hertil i de sidste 5 aar, hvilket væsentlig bestod af stangjern:

	Total import.	Deraf fra Sverige.
1896 . . .	tons 1 564	1 564
1897 . . .	„ 1 394	1 383
1898 . . .	„ 1 336	1 315
1899 . . .	„ 1 237	1 215
1900 . . .	„ 1 633	1 026

Dernæst indførtes fra Tyskland og Belgien ca. 20 tons jernbaneskinner.

Importen af staal udgjorde i samme tidsrum:

	Total import.	Deraf fra Sverige.
1896	tons 163	152
1897	„ 53	47
1898	„ 46	26
1899	„ 138	45
1900	„ 392	88

I modsætning til, hvad tidligere har været tilfældet, nemlig at saagodtsom hele importen af jern hertil var af svensk tilvirkning, er dette forhold, som allerede paapeget i forrige aarsberetning, nu forandret, idet omtrent mere end en trediepart af det iaar importerede jern er kommet fra andre lande, saaledes ca. 320 tons fra England og ca. 275 tons fra Belgien.

Staalimporten har, som det vil sees, taget et betydeligt opsving i det forløbne aar, idet den næsten er steget til det tredobbelte. Størsteparten af denne forøgelse falder paa Belgien, som repræsenteres med ca. 285 tons, samtidig som importen fra Sverige er omtrent fordoblet.

Hesteskosøm.

Importen heraf udgjorde i de sidste 5 aar:

	Total import.	Deraf fra Sverige.
1896	tons 284	250
1897	” 355	315
1898	” 296	222
1899	” 278	117
1900	” 292	148

Indførselen fra Norge, der har vist en nedadgaaende tendens, har atter i det sidst forløbne aar steget noget, nemlig med ca. 30 tons mere end i 1899; næst Norge optræder Tyskland som den vigtigste konkurrent paa dette marked, idet der fra dette land er importeret ca. 131 tons.

Af andre hertil indførte produkter, der delvis er komne fra Norge og Sverige, kan nævnes:

	Total import.	Fra Norge.	Fra Sverige.
Zink, malm	kg. 22 000 735	—	5 187 000
Kobbersulfat	” 11 345 624	—	36 336
Fiskehermetik	” 2 474 886	6 335	907
Hvaltran	” 28 256	5 021	—
Torsketran	” 565 836	—	—
Karton og papir	” 310 590	2 887	92
Skind (gjed)	” 252 700	600	—
Do., (andre sorter)	” 280 088	4 650	—

Herved bemerkes, at den største del af zinkmalmen er indført fra Italien og tildels Algier, medens kobbersulfatet og fiskehermetiken væsentlig er kommet fra England. Hvad importen af torsketran betræffer, er, som det vil sees, Norge ikke repræsenteret, men grunden hertil maa søges deri, at store kvantiteter af norsk tran er kommet hertil over andre lande, fornemlig Tyskland og England.

Klipfisk.

Exporten af klipfisk fra Bordeaux var fordelt paa følgende maade i de sidste 3 aar:

	1898.	1899.	1900.
Til fransk Guyana	kg. 140 421	143 943	169 148
„ Guadeloupe	” 449 146	432 631	450 561
Overføres	kg. 589 567	576 574	619 709

	Overført	kg.	589 567	576 574	619 709
Til Martinique	"	1 066 005	983 210	904 863	
" Réunion	"	417 446	367 942	711 801	
" Spanien	"	5 234 660	8 083 011	11 252 504	
" Portugal	"	198 090	223 121	183 537	
" Italien	"	3 671 820	3 680 640	4 733 700	
" Algier	"	863 770	766 364	843 085	
" Grækenland,	}	. .	"	272 740	420 530
Tyrkiet og					
Levanten forøvrigt					
" andre lande	"	195 714	34 406	263 320	
Tilsammen		kg.	12 509 812	15 135 798	19 878 619

Importen af torsk bestemt til tilvirkning af klipfisk udgjorde i de syv sidste aar:

1894	kg.	25 150 500
1895	"	23 414 300
1896	"	40 944 300
1897	"	35 172 400
1898	"	35 319 600
1899	"	36 014 400
1900	"	46 060 466

Af disse opgaver fremgaar, at saavel udførselen af klipfisk som indtørselen af torsk er steget i særdeles betragtelig grad i det forløbne aar. Exporten er saaledes øget med ca. $4\frac{1}{2}$ million kg., medens importen er gaaet op med ikke mindre end ca. 10 millioner kg.

Bordeaux, den 12te juni 1901.

Thj. Klingenberg,
kst. vicekonsul.

Riga.**I.**

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul C. Aug. Titz,
dateret 30te april 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.	8	2 024	49	35 558	57	37 582	27	8 102	69	47 680	96	55 782
Seilskibe	2	140	31	18 379	33	18 519	-	-	28	14 168	28	14 168
Sum	10	2 164	80	53 937	90	56 101	27	8 102	97	61 848	124	69 950
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	5	1 235	52	26 171	57	27 406	7	1 526	58	25 409	65	26 935
Seilskibe	-	-	9	3 999	9	3 999	-	-	8	2 235	8	2 235
Sum	5	1 235	61	30 170	66	31 405	7	1 526	66	27 644	73	29 170
Totalsum af ladede fartøier	15	3 399	141	84 107	156	87 506	34	9 628	163	89 492	197	99 120
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	8	3 024	36	18 650	44	21 674	-	-	5	3 475	5	3 475
Seilskibe	-	-	1	208	1	208	-	-	5	3 886	5	3 886
Sum	8	3 024	37	18 858	45	21 882	-	-	10	7 361	10	7 361
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	1	191	28	10 387	29	10 578	-	-	21	11 049	21	11 049
Seilskibe	-	-	3	220	3	220	3	1 798	1	186	4	1 984
Sum	1	191	31	10 607	32	10 798	3	1 798	22	11 235	25	13 033
Totalsum af ballastede fartøier.	9	3 215	68	29 465	77	32 680	3	1 798	32	18 596	35	20 394

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 488 750.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 003 790.00; heri dog
ikke iberegnet maanedsfrafter for 24 norske fartøier med tilsammen kr. 207 100.00.

For at søge nødhavn anløb 1 norsk fartøi Windaus havn.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 483 fartøier dr. 166 597 tons.

Bruttofragterne for de ankomne svenske fartøier udgjorde kr. 607 260.00 og for afgaaede kr. 1 716 570.00; deri ikke iberegnet maanedsfrafter for 3 svenske fartøier med tilsammen kr. 44 800.00.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 4 563.73, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 636.45, hvoraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 318.22. Af svenske fartøier erlagdes ved hovedstationen kr. 3 631.45, ved vicekonsulsstationerne kr. 5 968.10; deraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 984.05. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 12 497.45.

Expeditionsafgifter, i norske sager kr. 274.00, i svenske sager kr. 103.50 og sager fælles for begge riger kr. 8.00, eller tilsammen kr. 385.50, hvoraf kr. 308.10 tilfaldt konsulskassen.

Paa norske fartøier paamønstredes i aaret 1900 90 mand og afmønstredes 110 mand.

Den norske skibsfart paa distriktet havde de høieste zifre at opvise, som er forekommet i de fem sidste aar. Fartøiernes antal oversteg det foregaaende aars med 29 og deres drægtighed med 23 702 tons.

Sammenlignet med middelzifrene for aarene 1896—1900 udviser sidst forløbne aars skibsfart en tilvekst af 28 fartøier og 24 633 tons.

Middeltonnagen af de til distriktet ankomne norske fartøier udgjorde sidst forløbne aar 516 tons mod 473 tons i aaret 1899.

Af norske fartøier ankom i aaret 1900 til Riga 135 fartøier dr. 77 983 tons, til Libau 75 fartøier dr. 34 195 tons, til Pernau 13 fartøier dr. 4 218 tons og til Windau 10 fartøier dr. 3 790 tons.

I aaret 1900 udfærdigedes 1 sjømandsanvisning.

Konsulatets og de under samme sorterende vicekonsulaters adresser og kontortider er: Riga, 11 Basteiboulevard, 10—4, Arensburg, 3 Kaufstrasse 9—6, Libau, Möwen- og Bienenstrasse, Aktiengesellschaft Wicander & Larson, 10—1 og 3—6, Pernau, 28 Königsstrasse, 10—1 og Windau, 25 Hafenstrasse, 10—1 og 4—6.

Til de havne inden distriktet, hvor svenske og norske konsulater findes, ankom i aaret 1900 tilsammen 3 386 fartøier dr. 1 803 875 tons mod 2 986 fartøier dr. 1 616 625 tons i aaret 1899 og 3 083 fartøier dr. 1 606 763 tons i aaret 1898. Af de ankomne fartøier var 971 tyske, 735 danske, 394 engelske, 522 russiske, 483 svenske, 233 norske, 27 hollandske, 13 belgiske, 5 spanske, 2 franske og 1 italiensk. De norske fartøiers andel i skibsfarten paa distriktet udgjorde med hensyn til antal 6.89 pct. og med hensyn til drægtighed 6.66 pct. af samtlige de ankomne fartøiers antal og drægtighed mod resp. 6.83 pct. og 5.97 pct. i aaret 1899 samt resp. 6.61 pct. og 5.7 pct. i aaret 1898. De svenske fartøiers andel udgjorde resp. 14.26 pct. og 9.24 pct. mod resp.

13.3 pct. og 8.37 pct. i aaret 1899 samt resp. 11.14 pct. og 7.4 pct. i aaret 1898.

De danske fartøier, som i aaret 1899 med hensyn til saavel antal som drægtighed indtog den første plads, overfløiedes i aaret 1900 i begge disse henseender af de tyske fartøier, men deltog alligevel i skibsfarten paa distriktet med 27.71 pct. med hensyn til antal og med 24.63 pct. med hensyn til drægtighed.

Af samtlige til distriktets havne ankomne fartøier kom til Riga 1 435 dr. 908 956 tons, til Libau 1 680 fartøier dr. 752 047 tons, til Pernau 104 fartøier dr. 57 747 tons, til Windau 166 fartøier dr. 85 055 tons og til Arensburg 1 fartøi dr. 70 tons.

Af de til distriktet med ladning ankomne norske fartøier medbragte 67 stenkul, 38 fiskevarer, 29 farvetræ, 7 kridt, 4 salt, 3 copra, 2 cement, 1 harpax, 1 svovlkis, 1 stykgods, 1 fosfat, 1 cikori og 1 slag. Af de fra distriktet afgaaede norske fartøier udførte 121 trævarer, 58 korn, 8 stykgods, 5 lin, 4 klid og oljekager samt 1 æg.

Af de med ladning fra fremmede lande ankomne norske fartøier kom fra Storbritannien og Irland 89, Vestindien 21, Danmark 7, Nordamerikas Forenede Stater 6, Tyskland 4, russiske havne ved Sortehavet 4, Argentina 4, Nederlandene 2, Centralamerika 2 og Japan 2. Norske fartøier afgik igjen med ladning til Storbritannien og Irland 97, Tyskland 20, Nederlandene 12, Belgien 9, Frankrige 9, Danmark 7 og Portugal 1.

Fragterne noteredes ved udskibning af nedennævnte varer til følgende beløb: Bord og planker pr. standard: tyske Østersjøhavne mk. 20 om vaaren og mk. 25—30 om sommeren, tyske Nordsjøhavne mk. 32 om sommeren og mk. 40 om høsten; Belgien frcs. 28—40 om vaaren, 39—50 om sommeren og 28—48 om høsten; Nordfrankrige frcs. 30—40, 40—50 og 28—45; Englands østkyst 27—30 sh., 25—40 sh. og 23 sh. 6d—40 sh.; Englands sydkyst 25 sh., 30—35 sh. og 30—35 sh.; Englands vestkyst 49 sh. om sommeren; kulhavne i Bristolkanalen 25—30, 30—35 og 30—35 sh.; Nederlandene h. fl. 12—14, 14½—18½ og 13—20; bjælker pr. load; Englands østkyst 9—11 sh. om sommeren og 9 sh. 6 d—12 sh. om høsten; Englands sydkyst 9 sh.—12 sh. 6 d om sommeren og 13—15 sh. om høsten; lægter pr. favn: Englands østkyst 35—40 sh., 40—70 sh. og 50—63 sh. 6 d, Englands sydkyst 45—65 sh. om sommeren og 65—70 sh. om høsten; Englands vestkyst 80 sh. om sommeren og 52 sh. 6 d om høsten; aspevirke pr. kub.fod: Østsverige 18 øre om vaaren og sommeren; Norge 22 øre om høsten, tyske Østersjøhavne 23—24 pf. om sommeren og 21—22 pf. om høsten; tyske Nordsjøhavne 25 pf. om vaaren; rug pr. 2 000 kg.: Sveriges østkyst mk. 14—16 om vaaren og 16—18 om sommeren; Sveriges sydkyst mk. 14—18 og 16—18; Sveriges vestkyst mk. 15 og 17; Norge mk. 14—15½, 18—20 og 14—25 samt Danmark mk. 14—15, 14—15 og 14—17; havre pr. quarter à 320 lbs.: Englands østkyst 1 sh. 1½ d—1 sh. 4½ d, 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d og 1 sh. 3 d—1 sh. 9½ d; Nordfrankrige 1 sh. 1½ d—1 sh. 3 d, 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d og 1 sh. 1½ d—1 sh. 6 d; Belgien 1 sh. 1½ d—1 sh. 3 d, 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d og 1 sh. 1½ d—1 sh. 6 d samt Holland 1 sh. 1½ d—1 sh. 3 d, 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d og 1 sh. 3 d—1 sh. 6 d; lin og hamp pr. ton: Sveriges østkyst mk. 20—25 alle tre aars-tider; Sveriges vestkyst mk. 30; Norge mk. 30—40 om sommeren og 30 om

høsten; Englands østkyst 15 sh.—17 sh. 6 d, 17 sh. 6 d—22 sh. 6 d og 17 sh.—22 sh. 6 d; Belgien frcs. 20—25, 24—30 og 21—30 samt Nordfrankrige frcs. 20—25, 25—30 og 21—30; oljekager pr. 2 000 kg.: Sverige mk. 14—16 hele aaret; tyske havne mk. 12—16 hele aaret pr. ton; Englands østkyst 7 sh. 6 d—8 sh., 7 sh. 6 d—9 sh. og 7 sh.—9 sh.; Belgien frcs. 10, 10—11 og $9\frac{1}{2}$ —12 samt Nordfrankrige frcs. 10—11, 10—11 og 9—12.

Fragtfarten i sidst forløbne aar var ligesom i det foregaaende særdeles lønnende, men de gode konjunkturer for skibsfarten synes nu at være i nedgaaende. Den forøgelse i den russiske dampskibsflaade, som, efterat toldafgiften paa i udlandet byggede dampskibe af jern var blevet ophævet, efter længere tids tilstand atter begyndte i aaret 1898, fortsatte ogsaa i aaret 1900. I de russiske Østersjøhavne er det hovedsagelig to selskaber, som har forøget sin flaade betydelig, nemlig det russisk-asiatiske og det russisk-baltiske selskab. Førstnævnte selskab, hvis bestyrelse nu er blevet forlagt til St. Petersburg, og som i begyndelsen af sidst forløbne aar kun eiede en damper, har i det nævnte aar anskaffet yderligere tre saadanne fartøier, saa at det nu eier fire dampskibe dr. tilsammen 12 830 reg.-tons med en lasteevne af omkring 28 000 tons. Det russisk-baltiske selskab, hvis bestyrelse har sit sæde i Riga, fordoblede i aaret 1900 sin flaade, hvilken ved begyndelsen af aaret 1901 bestod af 6 fartøier dr. tilsammen 8 207 registertons med en lasteevne af 19 950 tons. I de russiske Østersjøhavne findes for nærværende ca. 50 sjøgaaende dampskibe, nemlig i Riga 17, St. Petersburg 11, Reval 8, Windau 5, Pernau og Libau hver 3 samt Arensburg 1. Men af samtlige disse fartøier sysselsættes kun ca. 30 i udenlandsk fart.

I det Sorte og det Azovske Hav sysselsættes 130 dampskibe dr. ca. 138 000 registertons i udenlandsk fart. I det Hvide Hav eksisterede et selskab, som med 12 dampskibe dr. ca. 11 200 registertons underholdt forbindelse hovedsagelig mellem Archangelsk samt havnene ved det Hvide Hav og paa den Murmanske kyst. Ogsaa i det Stille Hav har det kinesiske jernbaneselskab lidt efter lidt skabt en sjøgaaende dampskibsflaade paa 11 fartøier dr. tilsammen ca. 10 000 tons. Seilfartøiernes antal har ogsaa successivt tiltaget, dog kun i Østersjøhavnene. Der byggedes eller anskaffedes i sidst forløbne aar 30 saadanne fartøier. Ialt sysselsættes fra Østersjøhavnene omkring 260 seilfartøier i udenlandsk fragtfart.

Indførselen til distriktet af norsk og svensk sild udgjorde i aaret 1900 50 575 tønner mod 68 065 tønner i aaret 1899. Deraf indførtes til Riga 34 529 tønner, Libau 14 523 tønner, Pernau 1 298 tønner og Windau 225 tønner.

Indførselen af norsk sild til distriktet gik op til 50 572 tønner mod 62 253 tønner i aaret 1899. Deraf indførtes til Riga 34 526 tønner, Libau 14 523 tønner samt til Pernau og Windau ovennævnte antal tønner.

Af svensk sild indførtes blot til Riga 3 tønner. Den til Riga fra Norge indførte vragede sild udgjorde i sidst forløbne aar $12\,562\frac{1}{4}$ tønner fedsild, $14\,713\frac{1}{4}$ tønner vaarsild og $379\frac{3}{4}$ tønner slosild mod resp. $14\,923\frac{1}{2}$, $20\,399\frac{9}{16}$ og $1\,293\frac{1}{4}$ tønner i aaret 1899.

Af skotsk sild indførtes til Riga 42 321 tønner og til Libau 119 282 tønner eller tilsammen 161 603 tønner mod 129 446 tønner i aaret 1899.

Nedenstaaende tabel udviser, fra hvilke steder den til Riga ankomne sild indførtes, og resultatet af vragningen:

	Før vragningen.	Efter vragningen.	II.	III.	IV.	Kasse- ret.
Norsk sild:						
Fra Bergen . .	tdr. 14 888	13 880 ¹ / ₂	12 777 ¹ / ₂	1 050	53	—
- Kjøbenhavn . .	- 4 691 ¹ / ₂	4 176	3 468 ³ / ₄	703 ¹ / ₄	4	—
- Stavanger . .	- 2 765	2 527 ¹ / ₂	2 245	282 ¹ / ₂	—	—
- Libau . .	- 1 488 ¹ / ₂	1 386	1 261	125	—	—
- Lübeck . .	- 1 099	977 ¹ / ₄	595 ¹ / ₄	374	8	2
- Haugesund . .	- 831 ¹ / ₂	772 ¹ / ₂	75	697 ¹ / ₂	—	—
- Stockholm . .	- 464	424	287	107	30	—
- Stettin . .	- 3 942 ¹ / ₂	3 511 ¹ / ₂	2 998 ¹ / ₂	473	40	3
Sum	tdr. 30 170	27 655 ¹ / ₄	23 708	3 812 ¹ / ₄	135	5
- Bergen . .	- 4 356 ¹ / ₂	forblev uvraget.				
Svensk sild:						
Fra Stettin . .	tdr. 3	3			3	—
Skotsk sild:						
Fra Leith . .	- 21 514	21 235 ³ / ₄	17 761 ¹ / ₂	3 311	163 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂
- Yarmouth . .	- 5 552 ¹ / ₂	5 523	5 143	380	—	—
- Stettin . .	- 5 519 ¹ / ₂	5 414 ⁵ / ₈	4 116 ⁷ / ₈	1 068 ³ / ₄	229	6
- Baltasound . .	- 4 009 ¹ / ₂	3 913 ¹ / ₂	3 412 ¹ / ₂	501	—	—
- Hamburg . .	- 2 799 ¹ / ₂	2 749 ¹ / ₄	2 369 ³ / ₄	378 ¹ / ₂	1	—
- Libau . .	- 1 251	1 244 ³ / ₄	1 105 ¹ / ₄	139 ¹ / ₂	—	—
- Peterhead . .	- 1 002 ¹ / ₂	975 ³ / ₄	604 ¹ / ₄	371 ¹ / ₂	—	—
- Lübeck . .	- 412 ¹ / ₄	401 ³ / ₄	257 ¹ / ₄	139 ¹ / ₂	5	1
- Hull . .	- 260	256 ³ / ₄	232 ³ / ₄	24	—	—
Sum	tdr. 42 320 ³ / ₄	41 715 ¹ / ₈	35 002 ⁷ / ₈	6 313 ³ / ₄	398 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂
Hollandsk sild:						
Fra Lübeck . .	tdr. 10	9 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	1	—	—
- Stettin . .	- 3	3	3	—	—	—
Sum	tdr. 13	12 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	1	—	—

Følgende priser, deri indbefattet told og øvrige omkostninger, noteredes i Riga for nedennævnte slags sild: vaarsild, stor, april—mai rub. 16, 16¹/₂ à 17, december rub. 15, middels, april—mai rub. 17, 17¹/₂ à 18, december rub. 14¹/₂ à 15, smaa, april—mai rub. 17, 17¹/₂ à 18, december rub. 14¹/₂ à 15, norsk slosild KK rub. 22 à 23 og 22¹/₂ à 23, K rub. 20—22 og 20 à 21, MK rub. 17—19 og 16 à 18, M rub. 13—15 og 14¹/₂, 15 à 15¹/₂, skotsk sild, matties rub. 19—21 og 20—21, full rub. 23—25 og 23¹/₂—24 samt Yarmouth-sild, matties, december rub. 19¹/₂ à 20 og full rub. 20¹/₂—21.

Ved slutningen af aaret 1900 opgaves beholdningerne af sild i Riga til 23 978 tønder, hvoraf 11 503 tønder norsk og 12 475 tønder skotsk sild samt i Libau til omkring 11 000 tønder, hvoraf 1 000 tdr. norsk og overliggende skotsk sild.

Den sammenlagte indførsel af sild i aaret 1900 eller 212 191 tønder oversteg det foregaaende aars indførsel med 14 680 tønder, men var 20 466 tønder lavere end gennemsnitsindførselen for de fem aar 1896—1900 eller 232 657 tønder. Indførselen af norsk sild var 11 681 tønder mindre end i aaret 1899 og 18 115 tønder mindre end gennemsnitsindførselen for de fem aar 1896—1900. Af svensk sild fandt næsten ingen indførsel sted. Indførselen fra Skotland udviste en forøgelse mod aaret 1899 af 32 157 tønder og mod gennemsnittet for ovenstaaende fem aar af 14 002 tønder.

Af den oven indtagne tabel angaaende de resultater, som erholdes ved vrugning af sild i Riga, fremgaar, at pakningen (fyldningen) i aaret 1900 udgjorde i middeltal for norsk sild 8.33 pct. og for skotsk sild 1.43 pct. mod resp. 7.73 pct og 1.52 pct. i aaret 1899 samt resp. 9.08 og 1.59 pct. i aaret 1898.

Triest.

Aarsberetning for 1900 fra konsul C. V. Lexow, dateret 27de juni 1901.

Skibsfart. Til distriktet ankom med ladning kun 3 norske skibe dr. 3 538 reg.-t., hvoraf 2 dampskibe dr. 2 800 reg.-t., og 1 seilfartøi dr. 738 reg.-t.

I aaret 1899 var antallet af ankomne skibe 12 dr. 11 944 reg.-t. og sidstleden aar udviser altsaa en mindskning i antallet af 9 skibe og i drægtigheden af 8 406 reg.-t. Den stadig mere øgede konkurrence af regelmæssige dampskibslinjer turde være den hovedsagelige grund til mindskningen i den norske skibsfart paa distriktet.

Den opseilede bruttofragt udgjorde ca. kr. 72 500.00 mod ca. kr. 232 920.00 i aaret 1899. De 2 dampskibe bragte 3 772 tons stenkul og kokes fra England, seilskibet 1 016 tons beg fra Brunswick; de afgik i ballast.

Ingen svenske skibe ankom til distriktet i aaret 1900.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 224.66; expeditonsafgifter i norske sager kr. 26.40, i svenske sager kr. 8.00.

Til vicekonsulatet i Spalato ankom ingen norske skibe i aaret.

Fragterne var i den største del af aaret høie, dog var kulfragterne fra England i begyndelsen af aaret lavere end høsten 1899. I januar—april 11 &

12 sh., senere 11 sh. 6 d à 13 sh., og mod høsten 10 à 12 sh. Fra Amerika var kulfragterne i begyndelsen af aaret 18 à 19 sh., senere 17 sh. og mod slutningen af aaret endog 21 à 23 sh. Kulindførselen fra Amerika opgik i aaret 1900 til 458 946 metercentner.

Amerikanske stenkul, skjønt prisen er mindre end $\frac{1}{2}$ af bedste engelske, stiller sig her dog mindre fordelagtige, da kvaliteten er daarligere og fragten altfor høj.

For egestav herfra til Frankrige var fragterne i gennemsnit 11 à 12 francs.

Til Triest ankom i aaret 1900 ialt 8 465 skibe dr. 2 158 624 reg.-t. mod 8 886 dr. 2 181 746 reg.-t. i aaret 1899, altsaa en mindskening af 421 skibe og 23 122 reg.-t., der dog udelukkende falder paa seilskibe og mindre dampskibe i kystfart mellem østerrigsk-ungarske havne; den internationale skibsfart paa Triest er paa det nærmeste stationær siden 3 à 4 aar. Det østerrigsk-ungarske flag er som sædvanlig repræsenteret af ca. $\frac{2}{3}$ af de ankomne skibe; dernæst kommer italienske, engelske, græske og tyske, overveiende regelmæssige linjer. Østerrigske Lloyd havde i aaret 1900 et nettoudbytte af østr. kr. 1 068 608 mod kr. 1 042 711 i aaret 1899, uagtet en øget udgift til stenkul af ca. 3 mill. kr. som følge af de høje kulpriser. Selskabets flaaede bestaar af 67 dampskibe; det har for tiden en statssubvention af kr. 5 820 000.

Den østerrigske handelsmarine talte ved slutningen af aaret 213 dampere dr. 226 761 reg.-t. og 19 større seilskibe dr. 9 948 reg.-t.

H a n d e l. Det norske fiskemarkeds stilling i distriktet var i forrige aar ikke særdeles heldig, da de høje priser vanskeliggjorde salget.

Importen af stokfisk til distriktet var noget mindre end forrige aar, ca. 7 260 metercentner mod ca. 8 000 metercentner i aaret 1899. Alt ankom med engelske og tyske dampskibe via Hull og Hamburg, hvorfra de talrige herværende importører næsten hver uge i sæsonen indførte tildels ganske smaa partier.

Priserne var i begyndelsen af aaret østerr. kr. 90—92, under høstsæsonen for ny vare østerr. kr. 98—100; senere gik priserne ned til østerr. kr. 86—88 for større og 92—94 for smaa sorter, alt pr. 100 kg. eksklusive told.

Af Yarmouthsild indførtes ca. 2 400 tdr. à 70 kg., noget mere end forrige aar. Priserne var omtrent østerr. kr. 24—26 pr. td., eksklusive told. Ingen norsk sild ankom.

Importen af tran var ikke saa ubetydelig, 4 548 metercentner; da alt ankom indirekte via Hull og Hamburg med engelske og tyske dampskibe, kan ingen paalidelig oplysning erholdes om, hvormeget heraf var fra Norge.

Fra Sverige importeredes via Hamburg ca. 400 tdr., 798 metercentner, tjære. Prisen var omtrent østerr. kr. 34—36 pr. td. eller kr. 16—18 pr. 100 kg.

Indførselen af rujern var i forrige aar mindre end i aaret 1899 eller

36 475 metercentner mod 123 057 i sidstnævnte aar. Deraf ankom fra England 8 989 metercentner og fra Amerikas Forenede Stater 23 172 metercentner.

Af stangjern og lignende ankom 3 289 metercentner, det meste fra England, ogsaa mindre end i aaret 1899.

Prisen for rujern til støbning fra herværende masovn (Hochofen)

	østerr. kr.	95.00, hvidt kr.	85.00
Engelsk do. eksklusive told.	østerr. kr.	75.00—	85.00
Steirisk stangjern	" "	190.00—	200.00
Ungarsk do.	" "	180.00—	190.00
Steiriske „Träger,“ mild steel	" "	190.00	
Ungarske do. " "	" "	180.00	
Skibsplader " "	" "	150.00—	160.00
alt pr. ton à 1 000 kg.			

Kartellen fra jernværkerne i Østerrige-Ungarn er blevet opløst, hvorfor disse er i stærk konkurrence indbyrdes.

For indførsel af nordisk træmasse (cellulose) via Triest synes konjunkturerne nu at være gunstige. Nogle herværende handelshuse har ytret ønske om at komme i forbindelse med exportører i Norge eller Sverige. Importører i Triest er Athanassould freres, V. A. Pfeiffer, Rudolf Mangold.

Fra Amerikas forenede stater indførtes forrige aar 1 070 metercentner træmasse, i aaret 1899 2 680 metercentner.

I interesserede kredse i Kärnten og Steiermark har man begyndt at forlange en udførselstold paa træ, da den store export af trælast fra Østerrige skader landets egen trævareindustri. Uarbejdet træ og simple trævarer vil man ogsaa have ligestillet med hensyn til told.

Exporten fra Triest til Norge var omtrent lige med forrige aars, nogle mindre partier dalmatinsk insektpulver, laurbærblade, tørrede frugter, gummi, vin, likør etc. Exporten fra Triest til de forenede riger i aaret 1900 opgives i den officielle statistik at have været 545 metercentner, værdi østerr. kr. 52 320, via England. Importen sjøveien til Triest i aaret 1900 værdi østerr. kr. 389 082 012, landeveien østerr. kr. 342 288 088, tilsammen østerr. kr. 731 370 100.

Exporten sjøveien fra Triest i aaret 1900 værdi østerr. kr. 323 549 022, landeveien østerr. kr. 341 900 597, tilsammen østerr. kr. 665 449 619.

Totalsummen af importen er omtrent lige med forrige aar, men exporten viser en mindskning af ca. 4 mill. kr.

Sundhedstilstanden i Triest var i aaret 1900 normal.

Konsulatets adresse er fremdeles Via Santi Martiri 12.

Kjøbenhavn.

Skrivelse fra generalkonsulatet, i Kjøbenhavn, dateret 25de juni 1901.

Statens statistiske bureau hersteds har i disse dage udgivet en beretning angaaende statskontrollerede produktioner i aaret 1900, nemlig spiritus, øl, sukker og margarin.

Efter denne fremstilling beløb produktionen af spiritus sig til 16 108 000 liter 100 pct. eller 33 984 000 liter 8 gradig spiritus, hvilket er 1 961 000 liter 8 gradig spiritus mindre end i aaret 1899 og noget under den gennemsnitlige produktion i aarene 1893—1897. Brænderiernes antal var 52 mod 64 i aaret 1899, et forhold, som udviser en koncentreringsbevægelse har ytret sig i de sidste 30 aar, fremgaar af følgende data:

Aaret 1870 fandtes	317	brænderier
— 1880	— 219	—
— 1890	— 113	—
— 1900	— 52	—

Udførselen af spiritus fra Danmark har været ubetydelig, 251 000 liter paa fad mod 182 000 liter i aaret 1899.

Som biprodukt ved spiritusfabrikationen er der tilvirket 1 760 000 kg. gjær eller omtrent det samme kvantum som i aaret 1899, kg. 1 735 000.

Til fremstilling af spiritus og gjær er benyttet først og fremst mais og dernæst andre kornsorter, poteter samt ølbærme.

Produktionen af skattepligtigt øl beløb sig til 756 833 tønder mod 774 195 tønder i aaret 1899 og det indenlandske forbrug til 703 217 tønder mod 698 196 tønder i aaret 1899. Disse cifre viser altsaa en nedgang i den tilvirkede mængde, men en stigning i det indenlandske forbrug fra nærmest foregaaende aar. Det bemerkes, at anførte formindskeelse i produktionen er den første efter ølskattelovens ikrafttræden, fra hvilket tidspunkt forbruget atter har været i stadig stigning. Forhøielsen i det indenlandske forbrug af skattepligtigt øl i perioden 1892—1900 beløb sig til 42 pct., stigningen i produktionen for samme tid naaede 38 pct. Udførselen af skattepligtigt øl, som i aaret 1900 udgjorde 17 231 tønder, har i sidstnævnte periode ikke frembudt større svingninger, og den er som helhed ubetydelig.

Med hensyn til skattefrit øl foreligger der en stigning saavel i produktionen som i det indenlandske forbrug i sammenligning med aaret 1899, idet den første udgjorde 1 126 618 tønder og det sidste 1 119 381 tønder mod henholdsvis 1 116 997 og 1 109 350 tønder i det sidstnævnte aar.

Hvad angaar raamaterialet ved øltilvirkningen bemerkes, at anvendelsen af mais er i tiltagende.

Af roesukker tilvirkedes 50 473 000 kg. mod 39 835 000 kg. for aaret 1899. Tallet for aaret 1900 er det største, noget aar har at opvise. Af det producerede kvantum var 27 562 000 kg. mørkere end Amsterdam standard nr. 19,

medens 22 911 000 kg. svarede til dette numer eller var lysere. Af den tilvirkede mængde gik 36 739 000 kg. til det indenlandske forbrug, som beregnes lige med det kvantum, hvorfor afgift til staten er blevet betalt, og exporteredes 2 494 000 kg.; resten magasineredes for den største del paa kreditoplag for at komme i omsætning i det følgende aar. Udførselen af indenlandsk roe-sukker var størst i aaret 1896; siden den tid har den været i nedgang, og androg i aaret 1899 kun til 2 235 000 kg. for atter at stige lidt i aaret 1900. Indførselen af sukker til Danmark beløb sig til 29 809 000 kg. mod 29 075 000 kg. for aaret 1899. Danmarks hele sukkerforbrug androg til 66 550 000 kg. eller pr. individ ca. $27\frac{1}{2}$ kg. pr. aar og lidt mere end $\frac{1}{2}$ kg. pr. uge. Tallet for dette forbrug i aaret 1899 var 64 455 000 kg. Sukkerproduktionen er i de sidste 10 aar steget med 150 pct. Tilvæksten gjælder især det lysere sukker. En af aarsagerne til den stærke stigning i sukkerproduktionen er at søge i den ved lov af 1ste april 1891 stedfundne nedsættelse i den indenlandske sukkerafgift.

Tilvirkningen af margarin androg til 18 497 000 kg. mod 16 265 000 kg. i aaret 1899 eller en forøgelse for aaret 1900 af ca. 14 pct. fra det sidst afvigte aar. Margarinproduktionen har fra det tidspunkt i aaret 1890, da den androg til kun 3 130 000 kg., steget til henimod det seksdobbelte.

Indhold: **Havre** s. 529. — **Kjøbenhavn** s. 575. — **Riga I.** s. 567. — **Triest** s. 572.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 13. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Sydney, N. S. W.

Aarsberetning for 1900 fra tilforordnet konsul Oscar Hellström.

Den norske skibsfart i 1900.

	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.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	1	1 183	7	2 300	8	3 483	-	-	7	6 740	7	6 740
Sum	1	1 183	7	2 300	8	3 483	-	-	7	6 740	7	6 740
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	2	1 434	2	1 434	-	-	25	26 910	25	26 910
Sum	-	-	2	1 434	2	1 434	-	-	25	26 910	25	26 910
Totalsum af ladede fartøier	1	1 183	9	3 734	10	4 917	-	-	32	33 650	32	33 650
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	5	4 889	5	4 889	-	-	4	1 117	4	1 117
Sum	-	-	5	4 889	5	4 889	-	-	4	1 117	4	1 117
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	30	34 317	30	34 317	-	-	1	1 061	1	1 061
Sum	-	-	30	34 317	30	34 317	-	-	1	1 061	1	1 061
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	35	39 206	35	39 206	-	-	5	2 178	5	2 178

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 4 813, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 58 185.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 4 593 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 9 dr. 4 689 tons, til hovedstationen 4 dr. 2 110 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 25. 2. 7, ved vicekonsulsstationerne £ 93. 13. 1, hvoraf tilfaldt konsulen £ 46. 16. 6.

Af svenske skibe ved hovedstationen £ 9. 0. 4, ved vicekonsulsstationerne £ 9. 0. 4, hvoraf tilfaldt konsulen £ 4. 10. 2. Ialt tilfaldt konsulen £ 85. 9. 7.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager £ 9. 16. 4, i svenske sager £ 21. 10. 0, ved vicekonsulsstationerne intet.

Det forløbne aar har været af mere end vanlig betydning for de australske kolonier, og med indgangen af det nye aarhundrede har en ny æra indtraadt i Australiens historie, idet gennem dronning Victorias proklamation af 1ste januar 1901 inaugureredes unionen mellem de forskellige australske stater, hidtil uafhængige af hverandre, hvilke saaledes dannedes til en eneste stor stat, som under navn af „The Commonwealth of Australia“ herefter maa gives en plads i verdenshistorien som en af de mest betydende af Englands store koloniale besiddelser. Denne vigtige tildragelse feiredes paa den ovennævnte datum med storartet pragt og ceremoni, med jublende fanfarer og militær pomp i pragtfuldt dekorerede byer, og især var Sydney som hovedcentrum og den fornemste by i moder-kolonien udstyret med mageløs pragt.

Som bekendt har den nyfødte nation sit udspring fra Englands formelle annektering af New South Wales og hele det øvrige australske kontinent den 19de januar 1788, og bestaar samme nu efter et forløb af et hundrede og tretten aar af følgende seks kolonier (nu kaldet stater):

New South Wales, hovedstad Sydney.	
Victoria	— Melbourne.
Queensland	— Brisbane.
South Australia	— Adelaide.
Western Australia	— Perth.
Tasmania	— Hobart.

Med et totalt areal af 2 972 906 kvadratmile og en befolkning af omkring fire millioner mod de første 1 030 banebrydende kolonister.

I aaret 1880 vurderedes de seks provinser hele handelsomsætning til £ 81 795 782, hvilket beløb øgedes ved slutningen af aaret 1899 til £ 140 346 137, fordelt saaledes:

	1880.	1899.
New South Wales	£ 29 858 865	£ 54 039 781
Victoria	„ 30 511 453	„ 36 520 674
Overføres	£ 60 370 318	£ 90 560 455

	1880.	1899.
Overført	£ 60 370 318	£ 90 560 455
Queensland	„ 6 535 456	„ 18 706 955
South Australia	„ 11 156 002	„ 15 272 754
Western Australia	„ 852 852	„ 11 459 174
Tasmania	„ 2 881 154	„ 4 346 799
	£ 81 795 782	£ 140 346 137

Statsindtægterne, som i aaret 1881 var £ 16 591 547, viste en øgning af £ 12 093 767 ved den finansielle afslutning af aaret 1899—1900; totalsummen fordeltes saaledes mellem de enkelte stater, nemlig:

	1881.	1899—1900.
New South Wales	£ 6 551 134	£ 9 973 736
Victoria	„ 5 186 011	„ 7 450 676
Queensland	„ 1 971 208	„ 4 588 207
South Australia	„ 2 171 983	„ 2 853 329
Western Australia	„ 206 205	„ 2 875 396
Tasmania	„ 505 006	„ 943 970
	£ 16 591 547	£ 28 685 314

I aaret 1881 var den totale tonnage af skibsfarten i koloniernes havne 7 167 042, og i aaret 1899 øgedes disse zifre til 21 377 035 tons.

De respektive bidrag fra hver koloni var følgende:

	1881.	1899.
New South Wales	2 786 500	6 995 551
Victoria	1 355 025	5 341 455
Queensland	997 118	1 464 063
South Australia	1 359 591	3 619 251
Western Australia	285 046	2 638 648
Tasmania	383 762	1 318 117
	7 167 042	21 377 085

Guldproduktionen i aaret 1881 var 1 354 976 oz., og i aaret 1899 havde denne kvantitet vokset til 4 048 582, hvori de enkelte kolonier deltog saaledes:

	1881.	1899.
New South Wales	151 512	496 196
Victoria	858 850	854 500
Queensland	270 945	946 894
South Australia	16 976	23 123
Western Australia	intet	1 643 877
Tasmania	56 693	83 992
	1 354 976 oz.	4 048 582 oz.

I aaret 1881 var mileantallet af regjeringens for trafik aabne jernbaner 4 192; i aaret 1899 havde dette vokset til 12 995, og nettofortjenesten fra £ 1 685 220 til £ 3 970 390.

Penge, indsatte i sparebankerne, beløb sig i aaret 1881 til £ 7 893 464, som øgedes til ikke mindre end £ 27 993 337 i aaret 1899.

Commonwealth-konstitutionen.

Den lovgivende magt tilhører efter den nye konstitution Storbritanniens og Irlands regjerende monark samt et høiere og et lavere kammer af den lovgivende forsamling herude. En generalguvernør er udnævnt af Storbritanniens monark med en løn af £ 10 000 at betale af „The Commonwealth's“ konsoliderede fond. Det øverste kammer kommer til at bestaa af seks medlemmer fra hver originalstat, hvilke er valgte for seks aar.

Det lavere kammer maa bestaa aller mindst af fem repræsentanter fra hver grundstat, hvilke repræsentanter er valgte af folket i forhold til deres antal.

Kvalifikationerne for vælgerne er blot stemmeret ved opnaaelse af myndighedsalderen, eller en mand en stemme.

Kvalifikationerne for at blive medlem af begge kammere er identiske, nemlig en alder af 21 aar, stemmeret og at have været bosat mindst tre aar i kolonien.

Senatet eller første kammer er udelukket fra at bringe istand penge- eller skattelove. Heller ikke kan det forandre saadanne love, men det kan tilbagesende saadanne forslag til det andet kammer med bemærkning om, at udeladelse af visse punkter eller forandringer ønskes.

Hvis det lavere kammer gennemfører et lovforslag, og senatet eller det høiere forkaster samme eller antager det med forandringer, som det lavere vægrer sig ved at akceptere, og hvis efter tre maaneders forløb medlemmerne af det lavere kammer igjen sender lovforslaget ind til senatet uden at antage de foreslaaede forandringer, og senatet igjen vægrer sig ved at lade det gaa igjennem, saa kan generalguvernøren opløse begge kammere. Dersom det samme hænder igjen med det nye parlament, kan generalguvernøren da sammenkalde et møde mellem begge kammere, og hvilke forandringer som helst der antages af en absolut majoritet paa et saadant fælles møde, skal da ansees for at være gaaet igjennem i begge kammere og overlades til generalguvernørens, til dronningens eller kongens sanktion.

Generalguvernøren kan sanktionere en akt i dronningens eller kongens navn eller nægte sanktion, indtil dronningens eller kongens kjendelse er indhentet.

Den udøvende styrelse, nemlig den kongelige overhøjhed, repræsenteret ved generalguvernøren, bistaas af et ministerraad bestaaende af 7 ministre, valgte af generalguvernøren, hvilke maa være medlemmer af et af kamrene i en tid af tre maaneder fra udnævnelsen. Dommermyndigheden tilkommer „The Federal Supreme Court“, hvis afgjørelser kan appelleres til „The Privy Council“ i alle

sager, i hvilke appel var tilladt paa den tid, da „The Commonwealth Bill“ gjennemførtes.

„The Commonwealth of Australia“ har taget til sit valgsprog: „One People, one Destiny“, og den har inden sine grænser alle elementer og ressourcer til at blive en fremstaaende nation.

Den samlede handel over Sydneys havn i aaret 1900 beløb sig til en samlet værdi af £ 41 230 458 mod £ 40 892 433 i det foregaaende aar, altsaa en forøgelse af omkring 1 pct. Følgende tabellariske oversigt er hentet fra de herværende toldmyndigheders rapporter:

Import.

	1899.	1900.	Forøgelse + eller formindskelse ÷
Handelsvarer	£ 18 671 198	£ 19 655 206	£ 984 008 +
Guld	„ 2 406 895	„ 2 874 032	„ 467 137 +
Sum	£ 21 078 093	£ 22 529 238	£ 1 451 145 +

Export.

	1899.	1900.	Forøgelse + eller formindskelse ÷
Handelsvarer	£ 15 728 701	£ 13 431 106	£ 2 297 595 ÷
Guld	„ 4 085 639	„ 5 270 114	„ 1 184 475 +
Sum	£ 19 814 340	£ 18 701 220	£ 1 113 120 ÷

Det vigtigste importartikler var:

	1899.	1900.
Klædesvarer	£ 3 620 977	£ 4 394 237
Guld, umyntet	„ 2 357 684	„ 2 855 665
Jernvarer	„ 1 222 350	„ 1 530 932
Maskiner	„ 446 475	„ 663 811
Oljevarer	„ 883 167	„ 933 569
Farver	„ 465 423	„ 563 093
Jordbrugsprodukter	„ 1 084 028	„ 794 145
Jernbanematerialier	„ 220 189	„ 409 412
Skind og huder	„ 542 514	„ 464 486
Sprit	„ 373 107	„ 393 991
Papir og boghandels- varer	„ 644 592	„ 744 376
Sukker	„ 619 307	„ 670 695
The	„ 395 359	„ 417 627
Tømmer	„ 317 935	„ 395 966
Uld	„ 1 215 271	„ 643 552

De vigtigste exportartikler var:

	1899.	1900.
Klæder.	£ 321 812	£ 303 451
Smør	290 058	429 145
Mynt (guld).	3 225 756	4 877 407
Kobber	352 422	423 145
Guld (umyntet).	259 883	392 707
Jernvarer.	332 563	354 579
Læder	413 801	412 524
Maskiner	193 705	229 755
Kjød	517 653	673 883
Farver	204 815	233 296
Jordbrugsprodukter	262 180	262 165
Sølv	478 915	473 872
Skind og huder	803 264	665 911
Sukker	227 791	143 098
Talg	474 193	413 098
Tin	207 121	216 262
Uld	8 477 078	5 666 575

Følgende tabellariske oversigt viser middelpriisen paa australske produkter paa Londonermarkedet i december 1899 og samme maaned 1900:

	1899.	1900.
Uld, scoured pr. lb.	1 sh. 11½ d	1 sh. 11½ d
Do. greasy —	1 sh. 1 d	8 d
Bradford tops, common	2 sh. 7 d	1 sh. 6½ d
Do. sup.	2 sh. 9½ d	1 sh. 7½ d
Huder, okse-, pr. lb.	5½ d	4¾ d
Talg, faare-, pr. cwt.	27 sh. 6 d	27 sh. 6 d
Do. okse- —	26 sh. 6 d	26 sh. 6 d
Kobber pr. ton	£ 69. 5. 0	£ 72. 15. 0
Tin —	108. 0. 0	124. 10. 0
Sølv pr. oz.	2 sh. 5¼ d	2 sh. 5½ d
Bly pr. ton	10. 10. 0	16. 5. 0
Hvede pr. qr.	28 sh. 3 d	30 sh. 0 d
Faarekjød pr. lb.	2½ d	3⅞ d
Oksekjød —	3¼ d	3⅞ d
Smør pr. cwt.	5. 4. 0.	5. 10. 0

Statsindtægterne.

I aarrækker tilbage har New South Wales været en frihandelsvenlig koloni i modsætning til den protektionistiske politik i de andre fem stater i det nuværende „Commonwealth“, hvis premierminister og ministre alle har forpligtet sig til toldbeskyttelsestæriffen — til hvilken grad, det er spørgsmaalet —, og denne politik har New South Wales ogsaa været nødt til at underkaste sig, som værende en af de forenede stater, og en minoritet af en mod fem. / En del tror, at den toldtarif, som er under overveielse, gaar ud paa en told af 45 pct. paa næsten alle slags beklædningsmateriale samt 20 pct. paa grube-

agerbrugs- og andre maskiner; andre mere sangvinske beregner derimod ikke mere end fra 10 til 15 pct. som maximum. Endskjønt forvaltningsomkostningerne ved „The Commonwealth“ til en begyndelse kommer til at blive forholdsvis lave, maa dog disse vokse sig større, alt eftersom de forskjellige departementer overgaar til den nye nations kontrol, og de kommer til at efterfølges af alderdomspensioner, forsvarsspørgsmaalet og den transkontinentale jernbane. Paa en eller anden maade maa forbundets styrelse forskaaffe sig £ 9 900 000 i told- og acciseindtægter, idet den direkte beskatning overlades til staterne selv.

Af alle nationer i verden er ingen saa afhængig af udenrigshandelen som Australien, og det er at haabe, at beskyttelsestoldsatser ikke vil komme til at ødelægge dens hidtidige blomstrende tilværelse.

Værdien af de faste eiendomme, som har sunket i adskillige aar tilbage (den faldt fra £ 108 951 000 til kun £ 88 390 800 mellem 1894 og 1897 i Sydney og dets forstæder), har erfaret en sterk impuls under det forgangne aar som følge af den almindelige forbedring, som har fundet sted.

Uld.

Ved aarets sidste afsætninger gjaldt følgende noteringer:

„Greasy“ Wool	8 $\frac{3}{4}$ d
„Fleeces“	9 d
„Scoured“	15 d

Den totale afkastning i den sidste uldsæson (1ste juli 1899 til 30te juni 1900) opgik til 615 447 baller, 98 163 mindre end under sæsonen 1898—1899. Exporten var 573 327 baller mod 680 669 i 1898—1899.

Mellem London og her er der en meget ringe forskjel i markedsnoteringerne, og det er høist sandsynligt, at det for de producenter, som skibede sin uld til det fornemste marked, ikke vil gaa bedre end for dem, som placerede sin uld paa det lokale marked. Det er at haabe, at den nuværende sunde tilstand i uldmarkedet kommer til at holde sig, og at ingen usund opdrivning af priserne som den, der gjorde sig saa ulykkesbringende gjældende i det forgangne aar, kommer til at finde sted igjen. Under kapitlet uld kan det ikke være afveien at merke sig tvende spørgsmaal, som opstaar i forbindelse med denne industrigren, nemlig avl for uld og for kjødforbrug. Skulde f. eks. Lincoln-uld være efterspurgt, saa vil faarestationseierne naturligvis lægge vind paa avlen af denne klasse faar, da disse faar ikke alene forsyner dem med den uld, som er mest eftersøgt, men ogsaa giver store skrotter, som ønskes af de saakaldte „Freezing Companies“ og exportører af levende kvæg.

Da imidlertid i den senere tid efterspørgsel efter en finere klasse uld har gjort sig gjældende, saa har faareavlerne fundet, at det ikke lønner sig at føde blot Lincoln-faar, endskjønt de giver større og tyngre skrotter og lam, som bedre modstaar den haarde vinter end Merino eller Rambouillet, men at hvad der fordes, er avl af faar, som baade kan give fin uld og store skrotter, og da det er bekjendt, at den tredie krydsning giver det forønskede resultat, saa befølges det system, at man tager et Rambouillet-hunfaar og et Lincoln-hanfaar, fra hvilke de faar et halvblodslam, som, naar det er fuldvoksnet, sammenføres med et Lincoln-hanfaar, hvorved en tredie krydsning opstaar, som giver det forønskede slags; naturligvis er man nøie med at sortere hjorderne hvert aar og beholder kun de hunfaar, som kommer op til den forønskede type.

Faar.

Afkastningen var i aaret 1899 5 716 706 lam af 11 631 805 faar eller næsten 50 pct.; mod dette resultat udviste aaret 1900 en øgning af 17 pct. eller 8 738 260 lam af 13 009 555 faar.

Heste.

Der har været en formindskelse af 6 425 heste i aaret 1900 som følge af de militære behov i Sydafrika og Kina. Zifrene var 443 042 den 31te december 1900 mod 449 467 samme dato i aaret 1899.

Kvæg.

1 816 123 stkr. kvæg fandtes der i New South Wales den 31te december 1900 mod 1 802 697 aaret forud. Det forøgede antal, nemlig 13 426, tilskrives de bedre sæsoner, som kolonien har havt, og ligeledes de høiere priser, som er erholdt.

Talg.

I juli 1899 fandt en uformodet stigning sted paa Londoner-markedet for dette produkt af fra 30 sh. til 40 sh. pr. ton; noteringerne var for faaretal, prima £ 23. 0. 0 og god £ 22. 0. 0 til £ 22. 10. 0. Oksetalg, prima £ 21. 10. 0 til £ 21. 15. 0, medium £ 21. 0. 0 til £ 21. 7. 6, blandet prima £ 21. 7. 6 til £ 21. 15. 0, medium £ 21 0. 0 til £ 21. 5. 0.

Meierinæringen.

I aaret 1900 placeredes 2 173 270 lbs. smør paa dette marked, altsammen fra de andre kolonier med undtagelse af 4 394 lbs. fra Storbritannien og Irland. Det foregaaende aars import fra samme steder var 3 437 497 lbs.

Exporten overstiger betydelig dette beløb; den udgjorde i aaret 1899 7 947 746 lbs. og i aaret 1900 10 618 551 lbs.

Den totale smørproduktion i kolonien var 33 034 000 lbs.

Af ost tilvirkedes i aarene 1899—1900 i New South Wales 2 385 987 lbs. I dette meieriprodukt har visse forbedringer fundet sted, men kvaliteten er dog endnu ikke god nok for en større export. Antallet af melkekjær i aarene 1899—1900 gik op til 399 397 med en melkeproduktion af 138 564 000 gallons.

Huder.

De sidste noteringer i aaret 1900 var følgende:

Queensland huder (fra fabrikerne):

Super: gode, tunge	5 $\frac{1}{2}$ d til 6 d
Medium	5 d - 5 $\frac{1}{2}$ d
Do., lette	4 $\frac{1}{2}$ d - 4 $\frac{3}{4}$ d

Queensland huder (fra slagterne):

Tunge	$4\frac{3}{4}$ d til $5\frac{1}{4}$ d
Medium	$4\frac{3}{8}$ d - $4\frac{5}{8}$ d
Lette	$4\frac{1}{4}$ d - $4\frac{3}{8}$ d

New South Wales huder (fra slagterne):

Extra tunge	$4\frac{1}{2}$ d - 5 d
Medium	4 d - $4\frac{1}{8}$ d
Lette	4 d - $4\frac{1}{8}$ d
Tunge	$4\frac{1}{8}$ d - $4\frac{1}{2}$ d

Faareskind.

For denne vare noteredes følgende priser:

Merinos (heluldne):

Lette	5 d til $5\frac{1}{4}$ d
Medium	$4\frac{1}{2}$ d - $4\frac{3}{4}$ d
Tunge	$3\frac{3}{4}$ d - $4\frac{1}{4}$ d

Merinos (halvuldne):

Lette	$4\frac{1}{4}$ d - $4\frac{3}{4}$ d
Medium	$3\frac{1}{2}$ d - 4 d
Tunge	3 d - $3\frac{1}{4}$ d

Merinos (kortuldne):

Lette	$3\frac{3}{4}$ d - 4 d
Medium	3 d - $3\frac{1}{2}$ d
Tunge	$1\frac{3}{4}$ d - $2\frac{3}{4}$ d

Pelts:

„Crossbred“	$4\frac{1}{2}$ d - 5 d
„Long Coarse“	$3\frac{3}{4}$ d - $4\frac{1}{4}$ d
Medium	3 d - $3\frac{1}{2}$ d
Korte	2 d - $2\frac{1}{2}$ d

Frosset kjød.

Importen fra disse kolonier til England i det forgangne aar har været 1 856 544 cwts. mod 1 854 695 cwts. i aaret 1899. Bedste „beaf“ er værd ca. 24 sh. 6 d pr. 100 lbs., bedste „bullocks“ £ 13. 8. 0, god £ 9. 5. 0, ringere £ 6. 5. 0, bedste kokjød £ 8. 7. 0 pr. ton.

Grubedriften

har staaet paa et forholdsvis lavt niveau, hvad guld betræffer, idet den største del af det arbejde, som er blevet nedlagt inden dette specielle omraade af koloniens grubeindustri ikke har været lønnende. Rapporten fra Sydneys myntkammer opgiver, at bruttovægten af guld modtaget i aaret 1900 var 1 044 518.oz.; værdien heraf, beregnet efter £ 3. 17. 10¹/₂ pr. standard oz., skulde saaledes med indbegreb af 1 sh. 6 d pr. unce af fint sølv gaa op til £ 3 738 158. Hvad sølv betræffer, har Broken Hill gruberne været lønnende som sedvanligt med en stigning i prisen paa bly, der gik op til £ 17. 10. 0 pr. ton, men som dog er gaaet ned i den senere tid til £ 15. 0. 0.

Prisen paa sølv gik ned til den laveste notering i august og september 1897. Værdien faldt ubetydeligt under 2 sh., derefter har den imidlertid været i sagte men stadigt opadgaaende. Middelpriisen for 1899 var omkring en halv penny over 1898 aars noteringer, og aaret 1900 viste sig endnu højere med en øgning af tre fjerdedele af en penny mod i aaret 1899.

Kobber.

Dette metal har i den senere tid gjort fremskridt. „The Great Cobar“ grube laa i flere aar urørt, men har nu udbragt £ 500 000.

Tin.

Dette mineral tilhører næsten helt og holdent New England-distriktet. Prisen paa tin steg i de første maaneder til £ 135 pr. ton, men kom ned til £ 121.

Bly.

Kun en grube med næsten rent bly eksisterer i kolonien, nemlig „Burragorang“ i nærheden af Picton, men ogsaa i malmen fra denne findes der en mindre procent af sølv.

Kul.

Ifølge opgaver fra regjeringens grubedepartement var afkastningen fra kulgruberne i aaret 1900:

Fra det nordre distrikt	.	.	.	.	.	3 926 584 tons
„ „ søndre	—	.	.	.	.	1 265 055 „
„ „ vestre	—	.	.	.	.	315 858 „

5 507 497 tons

En forøgelse af 910 468 tons mod foregaaende aar.

Shale.

Dette minerals afkastning udgjorde i det forgangne aar 22 862 tons til en værdi af £ 20 652 mod 36 719 tons, værdsat til £ 40 823, i 1899. Den største del af dette mineral findes uheldigvis i saa utilgjængelige trakter, at det falder vanskeligt at drive udvindingen med fordel.

Skovdriften.

Denne afdeling af landets naturressurcer er for en stor del forsømt, idet der lægges mere opmærksomhed paa overladelse og udleining af kronland, hvor igjennem koloniens værdifulde tømmerarter mere og mere forsvinder ved skjødesløs afvirkning, skjønt det er almindelig bekjendt, at kolonien i sine skove har en stor kilde til rigdom. Der har været en god del forretninger i export af en del haarde træsorter til London saavel som til kontinentet, antagelig til gadebrolægning.

Importen.

Ifølge de allerede opgivne zifre har der været en forøgelse i importen i aaret 1900, og det maa være tilfredsstillende for de deri interesserede personer at finde, hvor stor denne har været, og det er virkelig skade og beklageligt at se, hvorledes de svenske og norske exportfirmaer i de fleste tilfælde lader alle chancer til at etablere et marked for sine varer herude gaa sig ud af hænderne. At andre nationer indser fordelene af at være med fra begyndelsen og skaffe sig fodfæste i Australien fremgaar af det jevnt og stadigt øgede antal af tyske, amerikanske og franske firmaer, som etablerer sig her; men saa er ogsaa disse firmaer fornøjede, om de ved introduktionen af sine varer skulde faa en lidt mindre fortjeneste, og skulde det hælde, at de ved hjælp af finansiel understøttelse skulde maatte hjælpe til at faa sit navn kjendt, saa betænker de sig ikke, men handler straks, hvorved resultater opnaaes, som ofte vækker forundring.

Blandt importerede varer kan følgende merkes: Af cement importeredes i aaret 1900 omtrent 50 000 kagger mindre end i aaret 1899 som følge af de store kvantiteter, som fandtes paa lager ved det sidstnævnte aars udgang, paa grund af at en del importører da troede, at en told paa denne vare var at vente.

Fra 10 sh. 9 d til 11 sh. var de priser, som noteredes ved aarets slutning.

Tømmer.

Som følge af de større byggeforetagender, som fandt sted her i Sydney, gjorde en god omsætning sig gjældende, og behovet var saa stort mod slutningen af aaret, at en ladning Oregon-pine, bestemt for Melbourne, maatte afleveres her i Sydney.

Hvad jern- og staalmarkedet betræffer, saa var følgende noteringer gjældende i de sidste maaneder af aaret:

Stangjern £ 12. 0. 0 pr. ton.
 Rujern £ 95 til 105 pr. ton, alt efter merket.
 Borestaal £ 19. 0. 0 til £ 30. 0. 0, alt efter merket og kvalitet.
 Verktøistaal £ 32. 0. 0 til £ 50. 0 0, — " —
 Jernplader £ 13. 10. 0 til £ 14. 0. 0 — " —
 Staalplader £ 13. 10. 0 til £ 14. 10. 0 — " —
 Hesteskosøm 55 pct. paa prislisten.
 Tinplader (I C. coke) 16 sh. pr. box.
 Galv. jernplader (corrugated) 26 gauge £ 17. 5. 0 à £ 18. 5. 0.
 Galv. jerntraad nr. 8 £ 12. 10. 0 pr. ton.
 Sort jerntraad nr. 8 £ 9. 0. 0 pr. ton.

Af andre importvarer kan ogsaa nævnes:

Øl (paa flasker) fra 6 sh. 6 d til 9 sh.
 Stearinlys fra 5 $\frac{1}{4}$ d til 5 $\frac{1}{2}$ d pr. lb.
 Fersk sild (Moirs) 5 sh. 3 d pr. dus. 1 lb. boxer.
 Kippered sild 7 sh.
 Sardiner fra 4 sh. 6 d til 5 sh. pr. 1 dus. $\frac{1}{2}$ lb. boxer og fra 2 sh. 3 d til 4 sh. for $\frac{1}{4}$ lb. boxer.
 Amerikansk laks fra 5 sh. 3 d til 7 sh. pr. 1 dus. boxer.
 Kaustisk soda £ 12. 5. 0 til £ 13. 10. 0 pr. ton à 70 pct.
 Bly i blokke £ 17. 0. 0 pr. ton.
 Bly, valset £ 20. 10. 0 pr. ton.

Frugtmarkedet.

I oktober maaned var noteringerne 1 sh. 2 d og 5 sh. 8 d med en synlig ringe tilgang paa last, hvad angaar uldfragterne, endskjønt magasinerne var overfyldte.

Aarsagen laa nok i det faktum, at paa den tid (saavel som til en vis grad ogsaa nu) skibningerne beroede paa resultatet af uldsalgene paa Londonmarkedet efter cableunderretning. Andre fragter noteredes i oktober til Europa saaledes:

Læder	55 sh. pr. damper
Skind	70 sh. " —
Talg	40 sh. " seilfartøi
Copra	45 sh. " —
Hvede	22 sh. 6 d til 35 sh. pr. seilfartøi.

Ved slutningen af december var fragterne uforandrede for ulden baade pr. damp- og pr. seilfartøi:

For kjød noteredes pr. seilfartøi	30 sh.
" talg — " damper	47 sh. 6 d, pr. seilskib 45 sh. + 5 pct.
" copra — " seilfartøi	57 sh. 6 d

Fragterne til havnene udenfor Europa var ved slutningen af aaret følgende:

San Francisco 18 à 19 sh., San Diego 20 sh., Honolulu 22 sh. 6 d, Hongkong 20 sh., Manila 23 sh., Shanghai 28 sh., Singapore 18 sh., Java 18 sh., Mauritius 25 sh., Macassar 20 sh., Valparaiso 23 sh., Guayaquil 24 sh., Aca-pulco 25 sh., Panama 27 sh.

Skibsfarten.

Den totale skibsfart i Port Jackson i aaret 1900 beløb sig til 4 451 562 tons mod 4 120 992 tons i det foregaaende aar, og Norge deltog deri med 13 seilfartøier dr. 8 372 tons, og Sverige med 5 seilfartøier dr. 2 579 tons. Ved det herværende konsulat paamønstredes med norske fartøier 33 mand, hvoraf 19 nordmænd, 9 svensker og 5 udlændinge. Der afmønstredes 16, hvoraf 9 nordmænd, 5 svensker og 2 udlændinge. Der rømte 21, hvoraf 13 nordmænd, 5 svensker og 3 udlændinger. Paa svenske fartøier paamønstredes 9 svensker, 6 nordmænd og 3 udlændinge. Der afmønstredes 7 svensker, 8 nordmænd og 2 udlændinger. Fra disse fartøier rømte 2 svensker og 1 udlænding. Af de hjemsendte beløb kommer £ 96. 10. 0 paa de norske sjømænds regning og £ 69. 5. 0 paa de svenske sjømænd.

Fremtidsudsigter.

„The Commonwealth of Australia“, under hvilket navn vi herefter kommer til at kjende de australske kolonier, er et kontinent, som mere og mere drager opmærksomheden hen paa sig som det blivende afsætningssted for de europæiske saavel som de amerikanske exporthuse, og det er virkelig merkverdigt, ja man kan næsten sige beundringsværdigt, hvorledes især de tyske og amerikanske firmaer vinder alt mere og mere terræn i sin konkurrence med „John Bull“ inden dennes egne kolonier, og det var med en vis interesse, jeg saa i en af Sydney's dagsaviser følgende notits, især da den behandler netop det system, som dette konsulat har forfægtet gang efter gang, nemlig:

„Den amerikanske konsul i Chemnitz, det store centrum for strømpefabrikationen i Tyskland, rapporterer til sin regjering, at spørgsmaalet om prøveudstillinger i fremmede lande er blevet taget op af fabrikanterne i storhertugdømmet Weimar med storhertugen i spidsen. De er ifærd med at leie et stort lokale i Sydney. Konsulen siger: „Exportørerne her har fundet ud ved nøie studium, at de vigtigste blandt Australiens behov er alle slags maskiner, lamper, børster, handsker, skotøi, glasvarer (inclusive optiske artikler), fotografiske artikler, musikalske instrumenter, øl, agerbrugsmaskiner og redskaber.“ Konsulen opfordrer sine landsmænd til ikke at forsømme nogen leilighed til at konkurrere om det store kvantum brugsgjenstande, som nu leveres til Australien fra de Forenede Stater. Han paapeger, at Tysklands handel med New South Wales havde tiltaget fra £ 345 364 i aaret 1894 til £ 900 464 i aaret 1897“.

En del forbindelser er vistnok indledet af nogle svenske og norske firmaer, men med undtagelse af nogle faa har alle disse transaktioner været mere eller mindre af en spasmodisk natur, hvortil aarsagen vistnok ligger deri, at de hjemmевærende forretningsmænd ikke kan eller vil forstaa, at det ikke er tænkeligt, at kjøbmændene her ude i et saa afsides land som Australien skal kunne formaaes til blindt hen at beordre varer, om hvis kvalitet og andre gode egenskaber de ikke har den aller ringeste kundskab. Hvis forretninger ønskes, maa vi følge den praksis, som de andre nationer iagttager, og vise mere offervillighed, end der er blevet vist til dato, d. v. s. ikke alene ved at sende ud elegant udstyrede kataloger og publikationer paa landets sprog, men ogsaa prøver, eller modeller, hvor prøver bliver for kostbare. Man kan naturligvis ikke sige noget paa den dyd at være forsigtig, men naar man jevnfør denne forsigtighed med de paafølgende fattige resultater, tvertimod hvad andre nationer foretager med en liberalitet, som er beundringsværdig, og vinder stadig fremgang, kan man ikke andet end beklage den kortsynthed, som eksisterer der hjemme, og det gamle engelske ordsprog: „*spoil the ship for a half penny worth of tar*“ kan godt citeres i forbindelse hermed. Jo snarere de for den svenske og norske export interesserede bortkaster en kortsynt konservatisme og adopterer det eneste system, som kan og vil lede til fremgang, desto bedre for dem selv. Som en illustration paa, hvad man har at møde, naar forsøg gjøres paa at introducere varer herude, kan det jo være af interesse at paapege, at det herværende konsulat blandt andre kommissioner har faaet i opdrag at forsøge at skabe et marked for svensk kalciumkarbid, og da forsøg gjordes dermed, erholdtes den underretning, at et herværende firma, „*The Australian Acetylene Gas Co.*“, gjorde fordring paa gennem patentret at have faaet monopol paa denne vare i Australien. Naturligvis anstilledes undersøgelser, efter hvis resultat jeg ansaa mig berettiget til at sammenkalde et møde af de fornemste firmaer interesserede i denne vare, og følgen blev, at omkring et halvt dusin af disse forenede sig med mig i gennem New South Wales' presse offentlig at tilkjendegive, at vi paatog os alt ansvar ved brugen af kalciumkarbid, der ei var kjøbt fra det nævnte firma. Jeg har derefter ikke hørt noget fra firmaet, men jeg har gennem dette skridt opnaaet at sælge adskillige partier; nu kommer imidlertid spørgsmaalet, hvem der skal betale saadanne omkostninger. Naturligvis de exporterende firmaer hjemme, men i de fleste tilfælde er det agentens egen lomme, som maa skjøde til, da han maa være fornøjet med en kommission af fra $2\frac{1}{2}$ til 5 pct. Følgen bliver ogsaa den, at naar han finder ved slutningen af aaret, at udgifterne overstiger gevinsten, saa betaler agenturet sig ikke og falder derfor igjennem. Det vilde være godt for den hjemmевærende forretningsverden, om den havde mange af samme slags som det velkendte Stockholmsfirma Aktiebolaget L. M. Ericsson & Comp., gennem hvis energi det har lykkedes at faa de svenske telefoner velkendte herude.

Idet jeg herved maa nævne det savn og tab, som vi har lidt ved afdøde hr. konsul Falstedts bortgang, som med uafbrudt energi indtil det sidste forsøgte at gjøre alt for fremgangen af de forenede rigers interesse herude, tillader jeg mig at opgive navnene paa de firmaer, hvori svensker og nordmænd er interesserede, nemlig:

Herrer Smith & Kopsen (hr. Wm. Kopsen, svensk), skibsliverandører, 70 Clarence Str., Sydney.

Herrer Nilson & Robertson (hr. J. Nilson, svensk), skibsmæglere, 17 Lóptus Str., Sydney.

Hr. Olav Paus (nordmand), skibsmægler, Wool Exchange, Macquarie Place, Sydney.

Hr. Gustaf Augensen (nordmand), tømmerimportør, Abattoir Rd., Pyrmont, Sydney.

Hr. Fred. Warberg (svensk), importør af tyske varer, George Str., Sydney.

Oscar Hellström (hr. O. Hellström, svensk), importør af svenske og norske varer, nr. 5 Macquarie Place, Sydney,

hvilken sidste adresse ogsaa er det norske og svenske konsulats pro tempore, og som holdes aabent fra 9—12 form. og 2—5 efterm. undtagen lørdage, da det lukkes kl. 1 efterm.

Newcastle, N. S. W.

Aarsberetning for 1900 fra vicekonsul R. Alan Wallace.

Kulgrubedriften var i aaret 1900 særdeles livlig paa grund af den store efterspørgsel efter kul, og udbyttet oversteg betydelig de tidligere aars. Der opstod enkelte konflikter mellem grubeierne og arbeiderne, men disse blev ordnede i mindelighed, saaledes at ingen stansninger i arbeidet fandt sted. Paa grund af den livlige efterspørgsel forhøiedes kulpriserne fra og med 1ste juli til 8 sh. 6 d pr. ton, hvilken pris atter besluttedes forhøiet fra 1ste januar 1901, fra hvilken dag der forlangtes 11 sh. pr. ton for store og 6 sh. for smaa kul. Det samlede udbytte af distriktets kulgruber beløb sig i aaret 1900 til 3 926 584 tons store og smaa kul, eller en forøgelse af 666 876 tons sammenlignet med det foregaaende aar. Af kokes produceredes i det forløbne aar 15 596 tons (heri ikke medregnet det betydelige indenlandske forbrug, hvorover ingen opgave kan erholdes) til en værdi af £ 31 375, hvilket vil sige en forøgelse af 325 tons sammenlignet med det foregaaende aar. Prisen for det nye aar stiller sig mellem 25 sh. og 27 sh. 6 d, alt efter kvaliteten.

Af metaller udvandttes følgende kvantiteter, nemlig 1 497 tons kobber, 17 105 tons bly, 14 283 oz. guld og 1 157 536 oz. sølv i barrer. To nye mineselskaber er nu dannede og vil begynde sine operationer saa snart som muligt.

Uldexporten opgik tiltrods for den ødelæggende tørke til 38 096 baler til en værdi af £ 626 940 eller en forøgelse af 5 492 mod det foregaaende aar, og der er al grund til at tro, at udbyttet af kommende aars klipning atter vil udvise en stigning.

Tilvirkningen af frosset kjød har lidt et afbræk paa grund af de høie kvægpriser, men oplivedes noget ved den livlige efterspørgsel for hæren i Sydafrika. I aarets løb nedslagtedes 242 212 faar og lam samt 13 405 stykker kvæg. Heraf udskibedes 10 871 134 lbs. faarekjød og 8 268 657 lbs. okekjød i frossen tilstand til London og Sydafrika, hvorhos der exporteredes 1 501 tons talg samt 2 164 tons benmel og andet affald, ligesom 125 979 „tins“ preserveret kjød. Naar kvægpriserne atter falder, formodes denne export at ville tiltage betydelig.

Exporten af levende kvæg overgik betydelig det foregaaende aars, saaledes udskibedes der dobbelt saa mange stykker kvæg og heste og fem gange saa mange faar som i aaret 1899. Exporten omfattede 3 306 heste, 7 308 stykker kvæg, 27 491 faar og 2 205 stykker svin.

Smørtilvirkningen har, som det var at vente, lidt under tørken, alligevel overstiger dog udbyttet det foregaaende aars. De to vigtigste meieri-ers produktion udgjorde 2 123 520 lbs. eller en forøgelse af 376 320 lbs. Af dette kvantum exporteredes 425 600 lbs. til en værdi af £ 17 100 til London og andre udenlandske havne. Samme system som tidligere benyttes for tilvirkningen, og der gjøres alt muligt for at opretholde kvaliteten.

Importen fra andre australske og udenlandske havne androg til £ 680 250 og udviser en forøgelse af £ 57 687 mod det foregaaende aar. Forøgelsen falder især paa klædesvarer, erts og raasukker, hvorimod mel, gryn og forarbejdet trælast udviser en formindskelse.

Importen af trælast fra udlandet viser en formindskelse, idet størsteparten af den indførte last kom fra Sydney. Exporten er imidlertid blevet opretholdt, og et stort antal fartøier ladede i Port Stephens, hvorfra den største udskibning foregaar. Trælastindustrien er i det hele taget i fremgang, og store kontrakter er under udførelse.

Fragterne har under hele aaret holdt sig høje saavel til udlandet som til australske havne, og skibsrederne har gjort gode forretninger. Det store ophold, som mange seilskibe har været udsat for her, har bevirket, at skibsrederne forlanger fastsat bestemte lastedage i certepartierne. Efterspørgselen efter kul var i de sidste maaneder af aaret saa stor, at kulgrubeeierne ikke formaaede at levere hurtig nok, og dampskibene blev paa grund heraf ogsaa adskillig forsinkede. Der er al udsigt til, at de nuværende høje fragter vil holde sig, og de fartøier, som er beskæftigede i fart mellem australske havne, skaffer rederne en god fortjeneste. Befragtingen til fremmede havne afsluttes i de fleste tilfælde i London eller Liverpool, hvor bedre betingelser kan erholdes.

Der gjøres meget for forbedring af kommunikationsmidlerne. Saaledes er jernbane- og sporvejslinjerne blevet betydelig udvidede i aarets løb. Opmudringsarbejder foregaar stadig i havnen, og det er paa tale at udvide havnebassinet og at forøge havnekranernes antal.

Antallet af de i aarets løb udklarerede seil- og dampskibe var 1 493 dr. 2 087 319 tons.

Det forløbne aar har været meget gunstigt for distriktet, og udsigterne for det nye aar er ligeledes gode. Sammenslutningen af de australske kolonier vil muliggjøre en betydelig udvidelse af handelen, og man ventter, at fabrikker af alle slags vil blive anlagte i den nærmeste fremtid.

Brisbane.

Aarsberetning for 1900 fra vicekonsul A. I. Garter.

De fleste af de talopgaver, som er anførte i denne rapport, er for aaret 1899, men i nogle tilfælde har jeg været istand til at erholde opgaver for aaret 1900.

Importen i aaret 1900 udgjorde	£ 7 052 212
mod - — 1899	„ 6 631 978 og
exporten - — 1900	„ 9 072 675
mod - — 1899	„ 11 033 803

Den ødelæggende tørke, som har hersket i de sidste 5 aar, varede uden afbrydelse i aaret 1900, og mange tusinde kvadratmile græsland, paa hvilket der tidligere fandtes millioner af faar og kvæg, er nu forvandlet til ørkener, hvor hverken dyr eller planter kan existere.

Sandsynligvis har 7 à 8 millioner faar og $2\frac{1}{2}$ millioner kvæg bukket under for hunger og tørst.

Hvis der nu skulde komme regn, saa vilde det i heldigste fald sikkerlig være mindst 10 aar, før kvægbestanden atter kunde naa den tidligere størrelse og udvikling.

Opgaverne for det ulykkelige aar 1900 er ikke tilgængelige, men de for det foregaaende aar viser ogsaa tørkens ødelæggende indflydelse.

Den samlede kvægbestand i denne koloni var:

	1899.	1898.
Heste	479 127	480 469
Kvæg	5 053 836	5 571 298
Faar	15 226 479	7 552 608
Svin	139 118	127 081

Exporten udgjorde:

Heste	5 406	4 231
Kvæg	205 243	194 706
Faar	463 276	641 412
Svin	—	1 819

Totalværdien af exporten af kvægavlsprodukter var i aaret 1900:

Uld	£ 2 208 419
Kjød	„ 1 513 063
Huder og skind	„ 553 887
Talg	„ 307 439

eller en total formindskelse af £ 440 089 sammenlignet med aaret 1899.

Exporten af sukker faldt fra £ 1 163 010 i aaret 1899 til £ 666 058 i aaret 1900.

Af kornsorter er hvede den fornemste.

Der dyrkedes deraf i landet selv:

	1899.	1898.
	614 414 bush.	607 012 bush.
medens der importeredes	652 042 „	315 289 „

Tiltrods for tørken gaar meieribedriften fremover.

Der tilvirkedes:

	1899.	1898.
Smør	8 462 595 lbs.	6 437 256 lbs.
Ost	1 910 300 „	1 843 803 „

Kondenseret melk begynder man nu ogsaa at tilvirke i landet selv.

Af metaller og mineralier udvandt i 1899:

Guld	946 894	oz.
Tin	1 308	tons
Sølv	145 325	oz.
Bly	56	tons
Kul	494 009	„
Kobber	161 ¹ / ₂	„

Kobberudvindingen vil antagelig stadig stige, da store miner nu aabnes, og der er under bygning en jernbane, som skal forbinde minerne med kysten.

Industrien viser en betydelig fremgang.

De vigtigste industrigrene er sukkertilvirkning og preserving af kjød.

Jernbanenettet vil i den nærmeste fremtid antagelig udvides betydelig, da regjeringen driver ihærdig paa med bygning af nye jernbaner, ligesom der er givet koncession paa flere private linjer.

I forbindelse med udvidelse og uddybning af floden vil der blive foretaget betydelige forbedringer af Brisbanes havn, saaledes at samme vil kunne anløbes af de største skibe, som besøger Australien.

Norddeutscher Lloyd har allerede optaget Brisbane som anløbssted, og man haaber, at andre store linjers skibe vil følge dets eksempel.

Der er ingen direkte samfærdsel mellem Norge og Sverige og denne koloni, og intet norsk eller svensk fartøj har anløbet Brisbane paa over 2¹/₂ aar.

Følgende artikler ankom her indirekte i aaret 1899:

Flødeseparatorer og prøvere til værdi . . .	£ 10 224
Kondenseret melk	„ 4 724
Trykpapir	„ 2 235
Tjære, beg og harpiks	„ 365
Isenkram	„ 663
Fisk, saltet og anderledes tilberedt . . .	„ 445
Fyrstikker	„ 327
Søm	„ 563
Olje	„ 473
Trælast	„ 30
Verktøi	„ 25
Diverse	„ 339

Ialt £ 20 415

Adskillige nordmænd og svensker kommer hid som emigranter, og de fleste finder beskæftigelse, om end ikke altid den slags, de synes bedst om.

Tørken, som har stængt hele det vidtstrakte indre af landet og forsinket fremskridtene langs kysten, har gjort alt slags arbejde vanskeligt at erholde; men naar tørken ophører, og de store jernbaneanlæg og andre foretagender kommer igang, vil der i løbet af de kommende aar uden tvil blive et større behov for arbejdskræfter.

Caracas.

*Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul G. Valentiner,
dateret 25de april 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900. Af norske skibe afgik i aaret 1900 fra vicekonsulsstationen Puerto Cabello 23 dampskibe dr. 20 467 tons med ladning og 2 seilskibe dr. 887 tons i ballast. Til La Guaira ankom i aarets løb 3 seilskibe dr. 1 183 tons og 1 dampskib dr. 599 tons, samtlige med ladning, medens der afgik 4 seilskibe dr. 1 623 tons og 1 dampskib dr. 599 tons, samtlige i ballast. Af svenske skibe ankom til La Guaira 1 seilskib dr. 283 tons, til Puerto Cabello ingen. Over skibsfarten paa vicekonsulsstationen Maracaibo var endnu ingen opgave indkommet til generalkonsulatet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved vicekonsulsstationen i La Guaira kr. 140.59, i Puerto Cabello kr. 999.23, i Maracaibo kr. 149.81, tilsammen kr. 1 289.63; af svenske skibe i La Guaira kr. 17.97. Expeditionsafgifter ingen.

Efterat aaret 1899 for Venezuela var gaaet tilende i heftig politisk opidselse og under pinlige indtryk, har en lignende ulykkelig tilstand vedværet langt ind i det nu forløbne aar og har først i den anden halvdel af samme

veget pladsen for en mere beroliget om end neppe tilfredsstillende stemning. Det var især i de første maaneder af aaret, at der ved yderliggaaende forholdsregler fra regeringens side skabtes stor forbitrelse. Regeringen saa sig nødsaget til at tage disse forholdsregler dels til sikrelse af sin dengang endnu ikke tilstrækkelig befæstede magt, men endnu mere paa grund af den finansielle nødstilstand; den overbeviste sig dog formodentlig senere om disse forholdsreglers overdrevne haardhed og tillige uhensigtsmæssighed og afstod derfor fra en videre gjentagelse af samme. Imidlertid blev den modrevolution, som lededes af general José Manuel Hernandez, bragt til afslutning derved, at det lykkedes regjeringen ved slutningen af mai maaned at faa generalen selv i sin magt. Han blev derefter bragt til fæstningen San Carlos, hvor han endnu holdes fangen, og dermed kan denne revolution betragtes som fuldstændig undertrykket. General Cipriano Castro sammenkaldte derefter i egenskab af diktator ved edikt af 3die oktober en nationalforsamling („asamblea constituyente“) til at sammentræde den 20de februar 1901. Denne forsamling har nu tilendebragt sit arbejde, der resulterede i vedtagelsen af en ny statsforfatning, som træder i kraft den 20de februar 1902, og ifølge hvilken landet skal være inddelt i 20 forbundsstater, samt forlængelse af præsidentens funktionstid til 6 aar og valg af general Cipriano Castro til provisorisk præsident. Senere, henimod slutningen af aaret, blev der vistnok atter gjort forsøg paa en reisning mod Castros regimente, og det ikke af den fangne Hernandez tilhængere, men af personer af det herskende, men i mange henseender misfornøiede, saakaldte liberale partis midte og under tilslutning af tilhængere af den i udlandet levende forhenværende præsident Andrade. Disse forsøg, der ikke blev understøttede af folket, blev dog undertrykkede straks ved opkomsten, saaledes at den politiske ro ved aarets udgang kunde siges at være gjenoprettet.

En hjemløs og en anden art var en del af landet gjenstand for ved et den 29de oktober stedfundet jordskjælv, som efterfulgtes af lettere rystelser, der varede flere uger, og som fremkaldte en tilsvarende panik og foraarsagede stor skade og et ikke ringe tab af menneskeliv. Det var især hovedstaden Caracas og de omkring samme liggende landskaber, som blev truffet af katastrofen.

Medens landet naturligvis har lidt meget under de foran skildrede forhold og begivenheder, saa har dets handel, bortset fra disse hindringer, ogsaa lidt et betydeligt afbræk ved den vedvarende værdiforringelse — ledsaget af en knap høst — i landets vigtigste exportprodukt, kaffe. Det er at haabe, at en vedvarende bevarelse af freden efterhaanden vil kunne hidføre en forandring til det bedre; imidlertid er tilstanden i landet for nærværende utilfredsstillende og stemningen lidet tillidsfuld. Tilrods for, at regeringens hjælpekilder i den senere tid er blevet rigeligere, er der hidtil blevet gjort lidet eller intet for ved tilfredsstillelse af statens kreditorer eller paa anden maade at hæve landets kredit. For at møde disse forpligtelser og afhjælpe andre finansielle vanskeligheder er der for flere maaneder siden blevet indledet underhandlinger om optagelse af et større laan i udlandet, hvilke imidlertid endnu ikke synes at have ført til noget resultat.

Antwerpen.

*Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul W. Christophersen,
dateret 30te juni 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	87	45 539	152	98 869	239	144 408	64	35 748	66	27 335	130	63 083
Seilskibe	14	4 593	29	24 606	43	29 199	2	694	9	6 354	11	7 048
Sum	101	50 132	181	123 475	282	173 607	66	36 442	75	33 689	141	70 131
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	35	15 515	73	47 375	108	62 890	-	-	18	6 956	18	6 956
Seilskibe	76	21 470	15	7 164	91	28 634	2	317	-	-	2	317
Sum	111	36 985	88	54 539	199	91 524	2	317	18	6 956	20	7 273
Totalsum for ladede fartøier	212	87 117	269	178 014	481	265 131	68	36 759	93	40 645	161	77 404
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	24	9 507	24	9 507	2	909	135	94 544	137	95 453
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	13	4 877	23	20 775	36	25 652
Sum	-	-	24	9 507	24	9 507	15	5 786	158	115 319	173	121 105
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	9	3 063	9	3 063	6	2 171	96	59 029	102	61 200
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	74	20 860	15	7 449	89	28 309
Sum	-	-	9	3 063	9	3 063	80	23 031	111	66 478	191	89 509
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	33	12 570	33	12 570	95	28 817	269	181 797	364	210 614

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 3 832 365.60,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 595 998.00.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 238 dr. 197 843 tons,
til hovedstationen 213 dr. 182 673 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 8 769.16, ved vicekonsulstationerne kr. 5 967.28; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 983.64. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 8 748.21, ved vicekonsulstationerne kr. 931.75; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 465.88. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 20 966.89.

Expeditionsavgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 515.01, i svenske sager kr. 120.31.

Det forløbne aar har i Belgien som næsten overalt afsluttet en periode af sjelden økonomisk fremgang. Dette opsving har ikke alene givet sig tilkjennde i jern og staalindustrien, men ogsaa i fremragende grad øvet sin indflydelse paa kulindustrien og de talrige industrigrene, som staar i forbindelse med transportvirksomheden. Da disse industrier hører til Belgiens vigtigste, har fremgangen havt tilfølgende en forøget købeevne paa næsten alle hold, og selv i mindre bemidlede kredse har de givet anledning til en vis luksuskonsum, der har været af en stor stimulerende virkning saavel paa næringsmiddelindustrien som paa bygnings-, møbel- og beklædningsbrancherne, sportsindustrien m. v.

Pengetransaktionerne har derfor ogsaa været yderst livlige. Beløbet af papirer, diskonterede i Belgiens Banque Nationale, er saaledes i det forløbne aar gaaet op til 2 milliarder 700 millioner francs, et beløb, som ikke siden bankens grundlæggelse er naaet.

Enkelte skyggesider har dog fremstillet sig. Som følge af forløjede raastoffepriser har produktionsbetingelserne for bomuldsindustrien i aarets løb stillet sig mindre gunstige. Paa lignende maade havde i 1899 en sterk stigning fundet sted i raauldpriser; i modsætning hertil indtraadte i løbet af 1900 et prisfald i uld, der kuldkastede de fleste beregninger, og som foraarsagede store tab. Belgiens vigtige bomulds- og uldindustrier havde derfor i 1900 at kæmpe med mange vanskeligheder.

Det samme kan delvis siges om en anden vigtig erhvervskilde: glasindustrien; vanskelighederne skyldes dog her mere hyppige og omfattende streiker end sterke bevægelser i raastoffepriser.

Henimod aarets afslutning begyndte der at indtræde en slappelse i den livlige virksomhed, og tegn viste sig, som syntes at antyde, at den periode af uafbrudt økonomisk fremgang, som man i de sidste 2 à 3 aar havde gennemgaaet, nærmede sig sin afslutning.

Som en vigtig faktor i Belgiens økonomiske liv under det forløbne aar maa særlig fremhæves belgiske kapitalisters livlige deltagelse i foretagender i fremmede lande. Navnlige har Congo og Rusland vakt interesse og lagt beslag paa store belgiske kapitaler, hvad ialfald Congo angaar med heldige resultater.

Efter at have kæmpet med mange vanskeligheder, der til visse tider syntes paa det alvorligste at true koloniens regelmæssige politiske og økonomiske udvikling, vandt Congostaten et sikkert fodfæste, da jernbanen mellem Matadi og Stanley Pool i aaret 1898 aabnedes for trafikken. Tidligere maatte alle pro-

dukter, der førtes til eller fra det indre, bæres paa menneskeryg, hvad nødvendigvis mangedoblede varernes pris; efter anlægget af banen blev forbindelsen med hele Afrikas indre let, idet fra Stanley Pool Congofloden og dens bifloder yder adgang for dampskibe til egne, tusinder af kilometer fjernede fra kysten. De forsøg paa kolonisation, som tidligere med meget vekslende held var bleven gjorte, fik nu nye impulser, og det ene selskab efter det andet dannedes til frugtbar-gjøren af landets rigdomme. Ved begyndelsen af det forløbne aar var saaledes ikke mindre end 65 belgiske handelsselskaber dersteds i virksomhed. Medens tidligere elfenben omtrentlig var den eneste artikel, som kunde bære de høie transportomkostninger, er nu kautschuk, palmeolje, tobak, kaffe, kakao osv. vigtige exportartikler, medens der fra Belgien hentes større og større kvanta af bomulds- og uldvarer, jernartikler, glasperler m. v. Af kautschuk alene steg værdien af exporten til Belgien fra 3 millioner francs i aaret 1895 til 30 millioner francs i aaret 1899. Mange af de nydannede selskaber har derfor ogsaa naaet storartede resultater, hvad bedst vil fremgaa af nedenstaaende opgave over de priser, som i aaret 1900 betales for enkelte selskabers aktier.

Selskabets navn.	Slags.	Aktiens paa- lydende be- løb francs.	1894.	Kurs 1898.	1900.
Congo jernbane. . .	Aktier. }	500	390	1 520	2 800
	Obligationer }	500	160	3 875	16 000
Société du Haut Congo	Privil. }	500	390	540	530
	Ordin. }		420	1 800	3 400
Comp. du Commerce et Industrie		500	625	2 880	2 700
Comp. du Katanga .	Privil. }	500	—	1 015	1 800
	Ordin. }		—	565	2 400
Société Abir . . .	Kapitalen tilbagebetalt }	500	—	14 600	30 000
Société Anversoise du Commerce au Congo		500	—	10 000	14 000
Société Isangi		500	—	1 800	2 200
Compagnie de Lomanie		500	—	2 000	2 800

Det maa imidlertid ikke lades ude af minde, at der navnlig i de sidste 2 aar med formaal at drive virksomhed i Congo er dannet selskaber, der vistnok ikke fortjener særlig tillid; man begynder derfor ogsaa med lidt større varsomhed at slutte sig til nye foretagender i disse egne.

Endnu større tilslutning fra belgisk side har industrielle foretagender i Rusland vundet. Navnlig i mellem- og sydprovinserne er der for belgisk kapital og under belgisk ledelse anlagt en mængde uld-, bomulds-, jern- og staaelfabriker og forskelligartet grubedrift sat igang; den kapital, som paa denne maade af belgiske forretningsmænd er bleven engageret i Rusland, anslaaes til mellem 500 à 750 millioner francs. Resultaterne af den saaledes fremkaldte virksomhed har hidtil ikke svaret til forventningerne, og navnlig har det forløbne aar bragt forskellige skuffelser, men man haaber, at under den sterke industrielle og kommercielle udvikling, som fortiden foregaar i Rusland, en nær fremtid vil vise, at de gjorte dispositioner hviler paa et sundt grundlag.

Som jeg i tidligere rapporter har havt anledning til at gjøre opmærksom paa, er Belgiens omsætninger med Norge i de to sidste decennier jævnt gaaet fremad; fra en værdi af 6 millioner kroner i femaaret 1881—1885 steg de i aaret 1899 til en værdi af 23 millioner eller til mere end det dobbelte af Norges omsætninger med Frankrige.

Man skulde saaledes have grund til at antage, at der under de i de forløbne aar raadende gunstige økonomiske forhold vilde have givet sig tilkjennde i 1900 en end yderligere tilvekst i omsætningerne med Norge. Dette har ogsaa været tilfældet, hvad exporten fra Norge til Belgien angaar, idet værdien af samme fra fr. 22 900 000 i aaret 1899 gik op til fr. 26 500 000 i aaret 1900, men gjælder ikke importen af belgisk vare til Norge, som fra en værdi af 20 500 000 francs i aaret 1899 gik ned til 18 500 000 francs i aaret 1900, altsaa forringedes med 2 millioner francs. Denne nedgang i det norske forbrug af belgiske varer rammer væsentlig saadanne artikler, som staar i forbindelse med bygningsvirksomheden, altsaa metaller af forskellig art, saasom jern- og staalbjelker, rails, stangjern, bearbejdet jern (nedgangen i værdien af Belgiens export til Norge af metaller var i aaret 1900 sammenlignet med aaret 1899 francs 2 138 000), videre cement og vindusglas; nedgangen viser sig tilige i exporten herfra til Norge af varer bestemt til beklædning, og navnlig af raa bomuld, uldgarn og uldne vævede varer, fremdeles af vaaben, rebslagerarbejder, kornvarer, gjødningsstoffer og maskiner.

Derimod har der i aaret 1900 i sammenligning med aaret 1899 været opgang i den belgiske export til Norge dels af endel næringsstoffer, saasom poteter, grønsager, byg, mais, flesk, kaffe, raffineret sukker, vegetabiliske oljer og fedtstoffer, dels af kemiske produkter og farvevarer og dels af skind, lin- og hampegarn og papir. Denne opgang har for enkelte artikler, saasom kaffe, grønsager, lin- og hampegarn, skind og flesk, været af ikke ganske ringe betydning og har saaledes bidraget til, at balancen for den samlede exports vedkommende ikke har stillet sig saa ugunstigt, som nedgangen i værdien af den belgiske export til Norge af andre artikler og navnlig af metaller ellers vilde have medført.

Som ovenfor anført er derimod værdien af den belgiske import af norske varer i aaret 1900 i sammenligning med aaret 1899 øget med omtrent 4 000 000 francs. Denne forøgelse er hovedsagelig kommen papirmasse og trælast tilgode, idet importværdien af førstnævnte er steget med noget over to millioner francs og af sidstnævnte med 1 300 000 francs. Derimod har der vist sig nedgang i importen af is, mineralier, fisk og skind.

Sammenligner man den norske omsætning med Belgien med den svenske paa samme land, stiller forholdet sig i aaret 1900 i henhold til den belgiske statistik paa følgende maade:

	Norge.	Sverige.
Indførsel til Belgien	fr. 26 496 000	fr. 42 845 000
Udførsel fra —	„ 18 480 000	„ 17 422 000

Værdien af exporten af svenske varer til Belgien sees saaledes at være betydelig større end den norske. Ikke alene udføres fra Sverige til Belgien et betydelig større kvantum trælast end fra Norge, men exporten af mineralier og metaller hertil fra Sverige gaar ogsaa op til anseelige beløb, i aaret 1900 til francs 8 800 000.

Derimod oversteg i forrige aar værdien af Belgiens export til Norge med omtrent 1 mill. francs førstnævnte lands export til Sverige. Det er især den større export til Norge af metaller af enhver art, som betinger denne forskjel, men den turde have sin væsentligste grund i det større kjendskab, norske importører synes at besidde til det belgiske marked. Medens norske forretningsmænd gjør hyppige reiser hertil og paa anden maade søger at knytte forbindelser med belgiske fabrikker og exportører, synes erfaring at vise, at det belgiske exportmarked ikke besidder den samme interesse for den svenske import, tiltrods for de lettelser for omsætningen, som ydes af de hyppige og regelmæssige kommunikationsmidler, der er etablerede mellem Belgien og Sverige.

Blandt artikler af betydning for Norges export til Belgien maa navnlig fremhæves trælast, træmasse, papir, is, mineralier, fisk, skind og sten.

Trælast. Belgiens import af denne artikel er meget betydelig og synes med hvert aar at stige. Der ankom saaledes af al slags trælast, eg og nøddetræ undtagen, til Belgien i

	1900.	1899.	1898.
Kubikmeter .	1 535 435	1 466 517	1 367 692

I denne import indtager dog Norge ikke nogen særlig fremskudt plads, saaledes som fremgaar af nedenstaaende opgave over importen i aaret 1900 til Belgien af trælast — eg og nøddetræ samt forarbejdet træ ikke indbefattet —, fordelt efter de forskjellige exportlande. Der indførtes i kubikmeter:

		pct. af importen.
Fra Rusland	495 931	32.3
„ Sverige	278 320	18.0
„ Frankrige	208 487	13.6
„ Nederlandene	200 135	13.0
„ Norge	167 127	11.0
„ Amerika	95 941	6.3
„ Tyskland	73 667	4.8
„ andre lande	15 827	1.0

Kubikmeter 1 535 435

Det vil sees, at russisk trælast er dominerende paa det belgiske marked, og at saavel Sverige som endog Frankrige og Nederlandene sender større kvantum trælast til Belgien end Norge.

Det er særlig i de senere aar, at russisk last har gjort sig gjældende paa det belgiske marked; Finland, Østersjøprovinserne, det Hvide og det Sorte Hav begynder at blive mere og mere vigtige kilder til dækkelse af Belgiens behov, delvis paa bekostning af svensk og norsk last.

Den franske og hollandske trælastexport til Belgien bestaar næsten udelukkende af spirer og kub af mindre end 75 cm.s omfang i den tykke ende; for Norge og Sverige har denne derfor mindre interesse.

Med hensyn til arten af det i det sidste aar fra Norge, Sverige og Rus-

land indførte virke giver den officielle belgiske statistik følgende oplysninger, der ankom i kubikmeter fra

	Norge.	Sverige.	Rusland.
Usaget tømmer	4 438	2 873	75 693
Sagede bjelker	476	—	—
Planker og bord	157 258	267 769	290 773
Høvlede bord	1 617	897	—
Diverse (spirer, kub m. v.)	3 338	6 781	129 464
M. c.	167 127	278 320	495 931

I told erlagdes for den fra Norge i aaret 1900 indførte last et beløb af fr. 966 829. Belgiens samlede intrader af trælasttolden var i aaret 1900 fr. 5 687 000.

Det vil bemærkes, at importen af høvlede bord, der tidligere var af en vis betydning, nu er næsten ophørt. Skylden herfor er at tilskrive den høje told af fr. 9 pr. kubikmeter, som i de sidste aar har været gjældende.

De vigtigste importhavne for trælast er Antwerpen, Ghent og Ostende.

I lighed med, hvad er skeet i tidligere aarsrapporter, hidsættes en detaljeret opgave over importen til Antwerpen fra Norge, Sverige og Finland i de 3 foregaaende aar. Denne opgave har sin interesse ogsaa deri, at af denne vil sees det relative forhold, som de forskellige dimensioner indtager.

Planker, stkr.

	3" og 4"×10" à 13"	3"×9"	3"×8" og derunder.
Norge	563	90 545	13 623
Sverige	9 448	65 339	71 531
Finland	6 364	7 616	14 896
	16 375	163 500	100 050
Import i 1899	5 323	131 088	56 783
— - 1898	10 819	97 791	32 118

Battens, stkr.

	2½"×8" og derover	2½"×7"	2½"×6½"	2½"×6" og derunder
Norge	—	255 143	200 182	239 173
Sverige	9 645	142 204	51 511	167 264
Finland	5 257	176 589	114 006	284 463
	14 902	573 936	365 699	690 900
Import i 1899	15 978	729 184	440 868	718 030
— - 1898	3 014	447 846	261 741	534 105

Kassebord og tøndestav, kubikmeter.

Norge	22 261
Sverige	31 411
Finland	2 984

56 656

Import i 1899	69 046
— - 1898	67 869

Bord, stkr.

	2"	6/4"	5/4"	3/4" og 1"	Høvlede.
Norge	84 363	—	—	—	—
Sverige	135 051	464 295	286 676	3 433 824	27 494
Finland	288 293	552 731	346 185	2 722 659	—
	507 707	1 017 026	638 861	6 156 483	27 494
Import i 1899	711 125	733 066	1 102 395	6 187 145	69 696
— - 1898	392 154	743 287	409 931	5 628 544	160 265

Hvad ovenfor er anført om de heldige forhold, under hvilke Belgiens omsætninger i sin almindelighed foregik i den større del af forrige aar, gjælder ogsaa fuldt ud med hensyn til omsætningerne i trælast. Som vil sees af de statistiske opgaver, har der ikke paa mange aar været importeret saameget trælast som i aaret 1900, og aaret begyndte under specielt gunstige betingelser saavel for de belgiske importører som for de skandinaviske afskibere. Alle industrielle foretagender stod i fuld flor, og forbruget af trælast var stadig tiltagende. Priserne var i de sidste aar gaaet jævnt op for alt slags virke og for alle dimensioner, saaledes at man t. eks. for tynde bord 1"×5", 4 1/2"×4" ikke nogensinde har opnaaet priser som i aarene 1899 og 1900. Næsten alle kontrakter for levering i aaret 1900 blev afsluttede i tidsrummet november 1899 til februar 1900 til for afskiberne særdeles fordelagtige priser. For importørerne viste ogsaa de første 6 à 7 maaneder af aaret sig meget gunstige; afsætningen til indlandet gik udmerket og til gode priser, og over alt raadede usedvanligt liv. Udover sommeren — juli, august — begyndte der imidlertid inden enkelte industrigrene at vise sig tegn paa nedgang, pengeforholdene blev noget vanskeligere, medens arbejdsudgifterne steg, og som følge heraf begyndte afsætningen til indlandet ogsaa af trælast at aftage. Enkelte importører, der havde store beholdninger, nødtes til at sælge, men da dette blot kunde ske til underpris, havde disse salg en deprimerende indvirkning paa markedet i sin helhed. Ved aarets afslutning var derfor ogsaa stillingen paa trælastmarkedet mindre gunstig, og flere af de større huse har maaske i denne periode tabt den største del af, hvad de har vundet under de første 6 maaneder.

Under denne nedadgaaende bevægelse, der strakte sig ogsaa til andre lande end Belgien, holdt priserne sig dog endnu i Norden, væsentlig som følge

af, at der paa denne tid af aaret ikke var meget igjen at sælge. Nedgangen paa importmarkederne havde derfor foreløbig ikke den indflydelse paa hjemmemarkederne, som den har faaet i indeværende aar.

Dog maa bemerkes, at flere af de mindre afskibere, hvis finansielle stilling gjorde snarlig realisation af beholdninger nødvendig, allerede i høstmaanederne begyndte at give efter paa priserne, især for de tyndere bords vedkommende, medens derimod de tykkere dimensioner, saasom planker, battens og brede bord, hele aaret igjennem bibeholdt sine tidligere noteringer. For Norges og Sveriges vedkommende maa derfor ogsaa aaret 1900 betegnes som et for trælastomsætningen med Belgien særlig fordelagtigt aar, hvad derimod maaske ikke ubetinget kan siges for de belgiske importørers vedkommende.

Som fremgaar af ovenstaaende detaljerede opgave over importen til Antwerpen er navnlig følgende dimensioner af norsk last efterspurgt:

3"×9", 3"×8½", 3"×8", 3"×7", 2½"×7", 2½"×6½", 2½"×6", 2½"×7", noget 2"×6" og 2"×5".

Størstedelen furu, men i næsten alle kontrakter stipuleredes 10—20 pct. gran.

De priser frit ombord i Norge, som opnaaedes i begyndelsen af aaret, og som holdt sig nogenlunde uforandret til dets udgang, var:

9" . . .	fr. 230—240	} 15 fr. mindre for gran.
7½" . . .	" 195—205	
6½" . . .	" 182—190	
6" . . .	" 170—177½	

Af foranstaaende statistik vil sees, at betydelige kvanta kassebord indføres til Belgien fra Norge som fra Sverige. De almindelige dimensioner er 15/16 mm. tykke, 4 tommer op til 6" og 7" brede. Tillige anvendes en tykkelse af 5/8". Længden beregnes gjerne i gammelt fransk maal — pied du roy —, men metrisk maal benyttes ogsaa.

De fleste kassebord anvendes til indpakning af vindusglas. Glasindustriens stilling er følgelig af væsentlig betydning for importen af denne artikel. I begyndelsen af aaret stillede ogsaa for dennes vedkommende udsigterne sig meget lyse. Henimod sommeren indtraadte imidlertid en meget udbredt streik, der havde tilfølge, at et stort antal fabriker maatte stanse. Ophør af efterspørgselen efter kassebord blev derved uundgaelig; priserne faldt, og importørerne blev siddende inde med den største del af sin beholdning. Da streiken endnu vedvarer, om end partielt, stiller udsigterne sig fremdeles mørke, og ingen af importørerne har vovet at afslutte nye kontrakter for 1901, saameget mindre som ved udgangen af det forløbne aar de herværende beholdninger af kassebord var meget store.

Importen af denne artikel formidles hovedsagelig af 2 à 3 store firmaer i Antwerpen, men forsøg gjøres fra enkelte mindre solide hold paa at komme ind i denne forretning. Enkelte svenske exportører har i aaret 1900 gjennem disse sidste lidt ikke ringe tab, og under de vanskelige forhold, der fortiden

raader paa det herværende marked, kan man derfor ikke nok advare vore exportører, af kassebord mod at indlade sig med firmaer, om hvis soliditet de ikke iforveien har forvisset sig.

Som vanligt har der ogsaa i aaret 1900 været temmelig mange reklamationer i anledning af hidkomne laster. Den svenske exportforening har i Paris etableret en egen expert, til hvem man fra svensk side gjerne henvender sig, naar det gjælder hersteds at ordne en tvist; ved expertens mellemkomst bilægges saadanne i almindelighed enten venskabelig eller ved arbitrage, og kun i de sjældneste tilfælde søges retslig bistand.

De norske exportører viser ikke altid den samme tilbøjelighed til paa denne maade at søge bilagt de tvistemaal, som kan reise sig. Naar hensees til de udlæg og til det tidsspilde, hvormed processer hersteds er forbundne, vilde det dog vistnok være i alle parter interesse, at der i salgskontrakter vedkommende trælastladninger, som skibes hertil, stipuleres, at reklamationer og tvistemaal skal henvises til arbitrage.

Træmasse. Næst efter trælast indtager træmasse den betydeligste plads inden Norges export til Belgien. Dels er herværende papirfabriker vigtige konsumenter af varen, dels sendes over Belgien betydelige kvanta i transit til andre lande.

Den officielle belgiske statistik skjelner ikke mellem mekanisk og kemisk masse eller mellem vaad og tør. Alle arter af varer opføres under benævnelsen „Pâtes de bois, de paille, de jonc etc.“, der klassificeres under „Végétaux et substances végétales“ og indgaar toldfrit.

I henhold til den belgiske statistik indførtes i aaret 1900 til Belgien „Commerce général“ kg. 71 564 452 træmasse, fordelt paa følgende exportlande:

Fra Norge	kg. 30 474 551
„ Sverige	„ 22 121 806
„ Tyskland	„ 15 167 125
„ Amerika	„ 2 041 913
„ andre lande	„ 1 759 057

kg. 71 564 452

Af denne import blev atter kg. 29 416 707 reexporterede til andre lande og hovedsagelig til Frankrige 12 655 tons, Spanien 4 310 tons, Tyskland 3 142 tons, Holland 2 016 tons og Rusland 1 569 tons.

Norges export af træmasse til Belgien har i det forløbne aar altsaa overstegethvert andet lands og opgik til 42.6 pct. af Belgiens samlede import af varen. Næst efter kommer Sverige med 31 pct. og Tyskland med 21 pct. Dette forhold har dog tidligere været endnu gunstigere for Norge. I 1893, det første aar, hvorfra foreligger detaljerede opgaver, var forholdet 50 pct. for Norge, 15 pct. for Sverige og 14 pct. for Tyskland. Navnlig har Sveriges export i det sidste decennium gjort store og jævne fremskridt paa det herværende marked.

Foruden med andre landes produktion af træmasse har vore producenter af varen delvis at konkurrere med en ikke ringe indførsel til Belgien af filler og altslags affald „drilles et chiffons“, der kan benyttes til papirfabrikation. Heraf indførtes i aaret 1900 36 251 tons hovedsagelig fra Frankrige.

Sammenlignet med 1899 viste importen fra Norge af træmasse i 1900 en sterk stigning, idet den fra 26 723 tons til en værdi af frs. 3 741 000 som ovenfor anført gik op til 30 475 tons med en værdi af frs. 5 790 000. Navnlig i begyndelsen af det forløbne aar var efterspørgselen meget livlig, hvad end yderligere forøgede den allerede i slutningen af 1899 indtraadte stigning i priserne paa træmasse. Denne stigning stansede dog henimod aarets slutning og gav endog for visse slags masse plads for et fald, der er fortsat under indeværende aar. Ved udgangen af 1900 forlangtes saaledes for tør mekanisk masse kr. 110 f. o. b., og man frembød vaad mekanisk masse for kr. 45.00—48.00. For ordinær sulfitmasse bød kjøbere kr. 130 f. o. b., men forretninger afsluttedes ialmindelighed til kr. 137.50 og kr. 140.00. I juni 1901 frembydes derimod tør mekanisk masse til kr. 85.00, sulfitmasse til kr. 130 og vaad mekanisk masse til kr. 35.00—33.00, et fald, der i høi grad vanskeliggjør omsætningerne. Kjøberne stoler paa et yderligere fald og holder sig tilbage.

Som bekjendt er træmasse i Belgien ikke belagt med indførselstold, naar pladerne kommer gjennemborede eller sønderskaarne paa saadan maade, at de af toldvæsenet skjønnes ikke at egne sig til benyttelse som karton eller papir. For i denne henseende at undgaa vilkaarligt skøn fra toldvæsenets side har norske exportører fremhævet ønskeligheden af, at der opstilles faste regler for den omhandlede sønderskjæring. Den under 19de oktober 1900 udkomne toldtarif henlægger dog fremdeles afgjørelsen udelukkende til toldvæsenet, og det forsigtigste turde derfor være ogsaa for plader af træmasse stedse at anvende den i tarifen for plader af filler omhandlede gjennemboring bestaaende i anbringelse i pladerne af huller af mindst 15 mm. størrelse i en afstand fra hinanden, der ikke overskrider 12 cm., beregnet fra centrum til centrum.

P a p i r.

Belgiens import fra Norge af denne artikel er i aarenes løb gaaet ikke ubetydelig tilbage; medens den i 1896 opgik til 504 tons, er den faldt ned i aaret 1900 til 278 tons, og naar hensyn tages til antallet og betydningen af de her anlagte papirfabriker, tør det maaske vise sig vanskeligt for norske exportører at konkurrere med den udenlandske produktion, skjønt paa den anden side Sveriges export hertil af papir er i jevn og ikke ubetydelig stigning — 813 tons i aaret 1900 mod 449 tons i 1893.

I s.

Importen heraf synes at være i stadig nedgang, idet der til Ostende — den eneste importhavn for norsk is — i aaret 1900 skibedes fra Norge 12 580 tons mod 14 885 tons i aaret 1899 og 15 400 tons i 1898. Vicekonsulen i Ostende oplyser derhos, at der som følge af streng vinter har kunnet indsamles dersteds ikke ubetydelige kvanta is, og at han derfor anser det for usandsynligt, at importen i aaret 1901 vil overstige forrige aars.

S k i b s f a r t.

Den jævne udvikling, som den norske skibfart paa distriktet har antaget i det sidste femaar, er fortsat i det forløbne aar. Den fremgang, som vor skibsfartsbevægelse har at opvise i aaret 1900, er dog større end i noget tidligere aar, og aldrig har det norske flag, det være med hensyn til antal eller tonnage, været saa sterkt repræsenteret i dette distrikt som i det forløbne aar, hvad nærmere vil sees af nedenstaaende sammenstilling. Der ankom:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
I 1890 . . .	149	67 798	198	70 051	347	137 849
- 1895 . . .	169	84 489	126	53 527	295	138 016
- 1899 . . .	292	173 713	107	49 566	399	223 279
- 1900 . . .	380	219 868	134	57 833	514	277 701

Denne tilvekst i den norske skibsfartsbevægelse falder saavel paa hovedstationen som paa vicekonsulsstationerne. Der ankom:

	Til Antwerpen.		Til Ghent og Ostende.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
I 1890	256	111 464	91	26 385
- 1895	203	107 635	92	30 381
- 1899	251	158 775	148	64 504
- 1900	306	183 114	208	94 587

Forholdsvis sees vicekonsulsstationerne at have gjort større fremgang end Antwerpen; i førstnævnte havne har i femaaret den norske tonnage mere end tredoblet sig; i Antwerpen er den i samme tidsrum øget med 59 pct.

Tilbagegangen i seilskibsfarten sees ikke at være saa stor, som man efter forholdene skulde vente; i sammenligning med aaret 1895 viste denne fart i aaret 1900 endog en liden fremgang. Seilskibe forsvinder dog mere og mere fra belgiske havne; af de 5 244 sjøgaaende fartøier, af alle nationaliteter, som i aaret 1900 ankom til Antwerpen, var der kun 412 seilskibe, og af disse blot 3 svenske. Af de 43 norske seilskibe, som i 1900 anløb Antwerpen, bragte 14 skibe trælast fra Norge; de øvrige 29 kom næsten samtlige fra Amerika, hovedsagelig fra havne ved La Plata.

Dampskibsforbindelsen med Norge underholdtes i aaret 1900 af 2de linjer: „Det Østlandske Lloyd“, hvis skibe i aarets løb gjorde 61 reiser paa Antwerpen og „Vesteraalens Dampskibsselskab“, hvis skibe 16 gange anløb Antwerpen i fart fra Nordvest-Norge. Desuden satte det tyske selskab „Neptun“ endel baade i uregelmæssig fart paa det vestlige Norge.

Forskjellige forhold og ikke mindst den konkurrence, hvorfor Vesteraalens skibe var udsat fra nævnte tyske selskabs side, har havt tilfølge, at Vesteraalen

har trukket sig tilbage fra denne fart. Det er saameget mere at beklage, som en regelmæssig dampskibsforbindelse mellem Belgien og det vestlige Norge utvivlsomt i høi grad vilde have bidraget til at udvikle omsætningerne mellem landene. Det er imidlertid at haabe, at en tilfredsstillende ordning i denne henseende vil kunne istandbringes, naar de store malmskibninger, som om nogle aar kan ventes fra Nordland, er komne i regelmæssig gang.

I det forløbne aar er et usedvanlig stort antal norske skibe — 29 — ankommet til Antwerpen under maanedsbefragtning. Enkelte af disse skibe har næsten hele aaret igjennem været anvendt i fast rute paa havnen, medens andre kun er hidkommet under et kortere tidsrum. I det hele har disse 29 skibe anløbet Antwerpen 81 gange, repræsenterende en tonnage af 68 495 tons. Den bruttofragt, som de har optjent, beregnet efter den tid, som de har anvendt paa denne fart, kan ansættes til frcs. 706 000; da imidlertid maanedsbefragteren i almindelighed bærer udgifter, som ellers falder skibet tillast, er dette beløb i virkeligheden for lavt ansat. Den største del af disse skibe har hidbragt kul, enkelte andre dels stykgods dels malm.

De rater, som er betalte i disse maanedsbefragtninger, har delvis været betingede af den fart, hvorfor skibet har været bestemt, og af kontraktens varighed, men i almindelighed har de været meget indbringende, idet moderne skibe har betinget fra 7 sh. til 11 sh. 6 d pr. gross ton eller, hvis man har lagt deres „dead weight capacitæ“ til grund, fra 5 sh. til 6 sh. pr. ton d. w.

Overhovedet har de fragter, hvorfor hertil ankomne norske skibe har seilet, gjennem det hele aar været usedvanlig gunstige, og tiltrods for at høie kulpriser og endel andre ekstraordinære udlæg kan have mere end sedvanligt betyngt dampskibenes udgiftsbudget, har vore skibe — de være seil- eller dampskibe — i aaret 1900 vistnok i sin helhed levnet et særdeles godt udbytte under deres fart paa distriktet.

Til nærmere belysning af fragtmarkedets stilling i det forløbne aar hid-sættes nedenstaaende tabel:

Afgangssted.	Ladning.	Enhed.	Fragtrate.
Norge	Trælast	std.	frcs. 26—frcs. 43
Sverige	—	”	” 40— ” 62
Finland	—	”	” 45— ” 50
Riga	—	”	” 37— ” 60
Pensacola	—	”	110 sh.—135 sh.
Apalachicola . . .	—	”	123 sh.—135 sh.
Buenos Aires . .	Hvede	ton	25 sh. 6 d—27 sh. 6 d
Do.	Quebracho	”	19 sh.—27 sh.
Rosario	Hvede	”	25 sh. 6 d—27 sh. 6 d
Sulina	—	”	17 sh. 6 d
Ergasteria	Malm	”	8 sh. 6 d—15 sh.
Laguna	Logwood	”	31 sh. 9 d
Rio Grande . . .	Huder	”	46 sh.

Ovenstaaende fragter er betalte med Antwerpen som bestemmelsessted; sammenlignede med de i aaret 1899 raadende viser de for manges vedkommende en ikke uvæsentlig stigning.

Der rører sig for tiden i Belgien en sterk bevægelse for at fremme den nationale skibsfart, der i aarevis har ligget nede, og som for tiden kun repræ-

senteres af en tonnage af ca. 150 000 tons. Der holdes møder, dannes forbund, diskuterer i kamrene; men endnu synes der dog ikke at være fremkommet af denne bevægelse synderlig praktiske resultater. De erfaringer, som gennem tiderne hersteds er blevne gjorte i skibsrederi, har ikke været opmuntrende, og kapitalen synes fremdeles at ville holde sig borte fra denne virksomhedsgren.

Derimod er i aaret 1900 flere skridt blevne trufne for at gjøre Schelde til et centrum for skibsbyggeri. Medens der indtil aaret 1899 kun fandtes et eneste større skibsverft i Belgien: Selskabet Coockerills i Seraing, er der i forrige aar gjort forberedende skridt til at installere ved Schelde 3 verfter, nemlig:

1. Les grandes Chaudronneries d'Anvers for fabrikation af skibskjedler og maskiner.
2. Le Chantier naval anversoais med installationer, der tillader bygning af de største transatlantiske skibe.
3. Le Vulcain Belge, dannet ved hjælp af belgisk og tysk kapital og særlig ved bistand af Bremer Vulcan; verftet anordnes for bygning af skibe af enhver tonnage; det vil derhos disponere over store reparationsværksteder og en flydedok.

Der synes at være al grund til at antage, at disse foretagender vil vise sig lønnende.

De arbeider, der foregaar for tiden i Antwerpen til udvidelse af kai-anlæggene ved Schelde, vil formentlig afsluttes aaret 1902. De vil imidlertid ikke kunne tilfredsstille de stadig voksende behov for kaiplds, men som følge af den uenighed, som raader mellem kommunestyrelsen og regjeringen angaaende den hensigtsmæssigste ordning af disse anlæg, er det at befrygte, at endnu lang tid vil hengaa, inden skibsfartens krav paa tilstrækkelig kaiplds fuldt ud vil kunne blive imødekommet. Midlertidig synes Hamburg og Rotterdam at vinde den trafik, som under mere gunstige havneforholde vilde kunne tilflyde Antwerpen.

Blandt belgiske havne er maaske Gand den, som for tiden undergaar relativt den største udvikling, idet den ankomne tonnage fra 400 000 tons i aaret 1890 er gaaet op til 700 000 tons i aaret 1900. Der foregaar saavel i Gand som i kanalen mellem Gand og Terneuzen for tiden forskellige arbeider med det formaal at aabne adgang for meget dybtgaaende fartøier til at anløbe havnen, og naar disse arbeider, for hvis udførelse der er bevilget 50 millioner francs, er afsluttede, vil denne udvikling formodentlig antage end større proportioner.

Paa norske fartøier paamønstrades i aaret 1900 431 mand og fra samme afmønstrades 451 mand. Ingen melding om rømning af norske sjømænd er indkommen i aaret.

Gjennem generalkonsulatet hjemsendtes som opsparede hyrebeløb af norske sjømænd frcs. 7 931.11 mod frcs. 9 113 i aaret 1899.

Til den herværende sjømandskirke erlagdes gennem generalkonsulatet i frivillige bidrag et beløb af frcs. 681.10 mod frcs. 661.50 i aaret 1899.

London.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge,		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sam.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	253	102 786	314	193 622	567	296 408	6	3 241	59	31 442	65	34 683
Seilskibe	283	126 282	291	203 993	574	330 275	57	28 615	33	19 917	90	48 532
Sum	536	229 068	605	397 615	1141	626 683	63	31 856	92	51 359	155	83 215
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	678	293 218	1186	695 174	1864	988 392	896	385 180	2079	1276335	2975	1661515
Seilskibe	1211	383 866	656	394 010	1867	777 876	593	181 062	740	310059	1333	491121
Sum	1889	677 084	1842	1089184	3731	1766268	1489	566 242	2819	1586394	4308	2152636
Totalsum af ladede fartøier	2425	906 152	2447	1486799	4872	2392951	1552	598 098	2911	1637753	4463	2235851
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	2	493	10	6 623	12	7 116	69	32 812	440	232 550	509	265 362
Seilskibe	-	-	7	3 029	7	3 029	297	150 179	214	150 931	511	301 110
Sum	2	493	17	9 652	19	10 145	366	182 991	654	383 481	1020	566 472
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	241	101 409	1919	1094978	2160	1196387	65	18 871	984	510 044	1049	528 915
Seilskibe	17	3 284	309	130099	326	133383	380	135 850	545	313 155	925	449 005
Sum	258	104 693	2228	1225077	2486	1329770	445	154 721	1529	823 199	1974	977 920
Totalsum af ballastede fartøier	260	105 186	2245	1234729	2505	1339915	811	337 712	2183	1206680	2994	1544392

Udstrækningen af den norske og svenske skibsfart paa Londons konsulatdistrikt i de to sidstforløbne aar vil fremgaa af følgende tabel:

Det samlede konsulatdistrikt:					
Ankomne ladede og ballastede fartøier:					
	1900.			1899.	
Norske fartøier:	Antal.	Drægtighed.		Antal.	Drægtighed.
Seilskibe	2 774	1 244 563		2 811	1 235 192
Dampskibe	4 603	2 488 303		4 449	2 438 183
Tilsammen	7 377	3 732 866		7 260	3 673 375

Svenske fartøier:	1900.		1899.	
	Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
Seilskibe	993	306 067	961	301 537
Dampskibe	2 349	1 926 993	2 235	1 783 541
Tilsammen	3 342	2 233 060	3 196	2 085 078

Hovedstationen:

Ankomne ladede og ballastede fartøier:

Norske fartøier:	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	581	333 304	554	312 896
Dampskibe	579	303 524	607	291 588
Tilsammen	1 160	636 828	1 161	604 484

Svenske fartøier:

Svenske fartøier:	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	51	24 909	51	32 206
Dampskibe	389	364 819	320	290 115
Tilsammen	440	389 728	371	322 321

Som det vil sees af foranstaaende opgave, har den norske skibsfart paa distriktet, hvad ankomne fartøier angaar, øget med 117 skibe og 59 491 tons i løbet af forrige aar, medens den svenske skibsfart paa samme maade var tiltaget med 146 fartøier og 147 982 tons. For begge landes vedkommende gjælder denne forøgelse i fartøisdrægtigheden saavel seil- som dampskibe, idet den norske seilskibsflaade har vokset med 9 371 tons og den svenske med 4 530 tons samt de tvende dampskibsflaader med henholdsvis 50 120 og 143 452 tons. Med hensyn til antallet af fartøier har imidlertid i aaret 1900 nogen nedgang gjort sig gjældende for norske seilskibe, medens de øvrige tal ogsaa her udviser stigning.

Hvad specielt vor skibsfart paa hovedstationen angaar, har ifjor den norske seilflaade i denne fart tiltaget baade i henseende til fartøiernes antal og drægtighed, nemlig med 27 skibe og 20 480 tons. Den svenske seiltonnage har derimod gaaet ned med 7 297 tons, omendskjønt antallet af fartøier eienommeligt nok er forblevet uforandret. For dampskibsfartens vedkommende vil man finde, at den norske flaade vistnok er formindsket med 28 fartøier, men at den samlede drægtighed alligevel er steget med 11 936 tons, medens det svenske flag har vundet paa begge hold, idet forøgelsen her udgjør 69 fartøier og 74 704 tons.

Ifølge de af Board of Trade udarbejdede tabeller besøgte i aaret 1900 vore fartøier havnene inden dette generalkonsulsdistrikt i den udstrækning, som nedenstaaende opgave udviser. Denne angiver antallet og drægtigheden af

samtlige norske og svenske seil- og dampskibe, ladede som ballastede, hvilke i aarets løb befandt sig i fart fra og til fremmede lande paa den ene side og Storbritannien paa den anden side, gjentagne reiser iberegne.

Norske fartøier.

Havne:	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
England:				
Aberystwith	4	977	3	804
Barnstaple	3	1 328	2	1 100
Barrow	13	9 525	18	13 106
Beaumaris	3	1 282	3	1 130
Berwick	6	2 715	2	237
Blyth	317	166 993	599	282 091
Boston	88	27 148	78	22 932
Bridgewater	18	6 209	2	415
Bristol	118	78 090	50	35 594
Caernarvon	3	1 696	—	—
Cardiff	368	286 729	537	373 008
Carlisle	3	2 811	2	1 312
Chester	7	1 906	6	1 780
Colchester	8	1 528	7	1 742
Cowes	5	1 436	6	1 729
Dartmouth	9	2 124	8	1 714
Dover	15	5 115	11	3 698
Exeter	10	2 136	5	916
Falmouth	22	10 555	18	8 842
Faversham	8	1 388	6	1 084
Fleetwood	33	23 377	32	22 640
Folkestone	11	2 183	3	674
Fowey	21	3 930	22	4 772
Gloucester	28	25 133	16	12 557
Goole	114	44 054	124	45 486
Grimsby	328	121 490	322	148 610
Hartlepool	218	95 136	141	56 274
Harwich	18	7 383	6	3 207
Hull	414	170 845	382	163 220
Ipswich	17	5 919	8	3 207
Lancaster	8	3 813	4	1 452
Littlehampton	8	2 126	9	2 150
Liverpool	307	192 821	235	154 922
Llanelly	28	9 879	47	15 915
London	1 133	610 865	751	431 315
Lowestoft	31	8 233	22	5 737
Lynn	31	13 456	15	5 827
Manchester	127	69 618	66	32 318
Maryport	16	10 404	13	9 385
Middlesbrough	220	123 756	205	86 669
Milford	5	1 384	1	212

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Newcastle med North og South Shields .	918	472 668	1 074	575 571
Newhaven	28	8 497	22	6 706
Newport	126	89 363	153	96 865
Penzance	19	5 913	6	1 838
Plymouth	67	29 646	51	23 847
Poole	21	6 628	16	3 955
Portsmouth	20	6 785	18	6 138
Preston	99	44 125	21	9 102
Ramsgate	26	5 172	19	3 994
Rochester	43	13 033	21	7 006
Runcorn	14	11 214	12	8 172
Scarborough	12	2 357	10	1 966
Shoreham	53	14 098	32	7 273
Southampton	51	24 163	34	14 511
Stockton	31	15 992	19	4 797
Sunderland	151	70 732	215	103 772
Swansea	121	78 311	228	130 959
Teignmouth	17	5 011	5	953
Weymouth	4	1 363	1	244
Whitehaven	13	7 888	12	7 326
Wisbech	18	8 688	6	2 489
Yarmouth	56	20 739	53	14 767
Tilsammen, England	6 052	3 099 882	5 815	2 992 034

Irland:				
Belfast	48	28 953	26	20 332
Cork	13	12 895	9	5 950
Drogheda	1	485	1	463
Dublin	46	29 063	35	23 438
Dundalk	4	2 215	1	499
Galway	5	2 415	3	1 703
Limerick	4	1 160	2	491
Londonderry	13	9 551	12	8 317
Newry	2	1 065	2	1 065
Skibberen	4	1 041	2	829
Sligo	2	694	2	694
Tralee	10	3 485	5	1 836
Waterford	8	5 432	6	4 524
Wexford	1	213	—	—
Tilsammen, Irland	161	99 027	106	70 141
Tilsammen, England og Irland	6 213	3 198 909	5 921	3 062 175

Svenske fartøier:

Havne:	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
England:				
Barrow	8	9 031	5	6 059
Beaumaris	3	792	—	—
Berwich	4	1 642	2	800
Blyth	76	52 440	180	111 670
Boston	7	2 295	11	3 524
Bridgewater	9	2 406	1	149
Bristol	18	10 461	3	1 597
Cardiff	98	91 149	114	99 226
Chester	1	192	—	—
Colchester	1	186	1	186
Cowes	4	786	3	642
Dartmouth	1	210	—	—
Dover	2	911	—	—
Exeter	—	—	1	378
Falmouth	2	763	1	467
Fleetwood	1	274	1	274
Folkestone	5	642	—	—
Fowey	4	1 055	19	5 107
Gloucester	19	22 742	8	7 816
Goole	5	1 982	10	2 922
Grimsby	154	91 271	239	150 131
Hartlepool	328	128 998	254	85 044
Harwich	7	2 405	1	186
Hull	448	257 204	424	244 107
Ipswich	10	2 163	4	1 025
Littlehampton	2	704	—	—
Liverpool	43	34 910	33	24 482
Llanelly	5	1 998	15	5 223
London	444	332 880	174	130 302
Lowestoft	17	4 131	20	4 231
Lynn	18	9 864	13	5 373
Manchester	23	16 514	4	4 445
Maryport	5	3 807	2	1 713
Middlesbrough	78	51 812	116	66 075
Milford	5	1 247	1	147
Newcastle med North og South Shields	344	185 751	405	225 674
Newhaven	5	1 223	4	1 306
Newport	30	22 583	44	31 680
Plymouth	13	7 012	9	3 744
Poole	15	3 277	15	3 217
Portsmouth	8	2 773	—	—
Preston	2	906	—	—
Ramsgate	6	1 042	6	1 004
Rochester	11	2 834	1	691
Scarborough	3	498	—	—

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Shoreham	9	2 360	8	2 037
Southampton . . .	14	4 220	8	2 132
Stockton	12	6 841	5	2 511
Sunderland	181	97 495	266	148 165
Swansea	25	19 405	64	42 781
Teignmouth	7	1 908	—	—
Weymouth	8	1 953	4	1 052
Whitby	1	182	—	—
Whitehaven	—	—	1	510
Wisbech	7	2 885	—	—
Yarmouth	45	13 180	26	9 044
Tilsammen, England	2 601	1 518 195	2 526	1 438 849

Irland:

Belfast	5	2 359	—	—
Cork	4	2 509	1	1 021
Dublin	4	2 449	2	1 032
Galway	4	1 603	2	1 191
Londonderry	1	432	1	432
Newry	1	313	1	345
Tralee	1	206	—	—
Waterford	2	2 118	—	—
Tilsammen, Irland	22	11 989	7	4 021

Tilsammen, England				
og Irland	2 623	1 530 184	2 533	1 442 870

Angaaende vore fartøiers fragtfortjeneste i sidstforløbne aar kan — forsaavidt angaar de havne inden distriktet, hvor norske og svenske konsulatstationer forefindes — meddeles, at fragtbeløbene udgjorde:

For ankomne norske fartøier	£	1 788 292
„ afgaaede „ —	„	1 045 852
Tilsammen	£	2 834 144
For ankomne svenske fartøier	£	906 271
„ afgaaede „ —	„	678 790
Tilsammen	£	1 585 061

Sammenlignet med resultatet for aaret 1899 opviser disse tal en forøgelse i fragten for ankomne norske fartøier af £ 174 567
 Derimod finder man for afgaaede norske fartøiers vedkommende
 en formindskelse i fragtfortjenesten af „ 22 303

hvorefter nettoforøgelse i de af norske fartøier optjente fragt-
 beløb reduceres til £ 152 264

Den svenske fragtfart i aaret 1900 udviser i forhold til næst foregaaende aar en forøget indtægt for ankomne fartøier £ 198 213
 „ afgaaede — „ 23 989

altsaa tilsammen £ 221 302

I forbindelse hermed kan nævnes, at værdien af vor handelsomsætning med Storbritannien og Irland ifølge den nu foreliggende fuldstændige britiske toldstatistik for aaret 1900 anslaaes til følgende beløb:

Indførselen fra Norge til Storbritannien og Irland	£	5 756 018
Udførselen til — fra — „ —	„	3 297 685
— „ — af transitgods	„	613 297

Tilsammen £ 9 667 000

Indførsel fra Sverige til Storbritannien og Irland	„	10 635 060
Udførselen til — fra — „ —	„	5 421 746
— „ — af transitgods	„	1 073 477

Tilsammen £ 17 130 283

I sammenligning med aaret 1899 udviser disse cifre i indførselen fra Norge til Storbritannien og Irland en forøgelse af £ 450 625
 i udførselen til Norge fra Storbritannien og Irland en forøgelse af „ 89 029
 - — „ — af transitvarer en formindskelse af . . „ 60 598
 samt i indførselen fra Sverige til Storbritannien og Irland en
 forøgelse af „ 586 321
 i udførselen til Sverige fra Storbritannien og Irland en forøgelse af „ 615 430
 - — „ — af transitvarer en formindskelse af . . „ 152 352

I det hele har saaledes Norges handelsomsætning i forrige aar tiltaget med £ 479 056, medens Sveriges omsætning paa samme maade har steget med £ 1 049 399.

Til sammenligning kan anføres, at under femaarsperioden 1895—1899 udgjorde værdien af vor handelsomsætning med Storbritannien og Irland (transitvarer ikke medregnede) gjennemsnitlig:

Indførsel fra Norge	£	4 686 237
Udførsel til —	„	2 356 978

Tilsammen £ 7 043 215

Indførsel fra Sverige	£ 9 586 642
Udførsel til — — — —	„ 3 717 610
Tilsammen	£ 13 304 252

Følgende tabel gjengiver — særskilt for norske og svenske fartøiers vedkommende — antallet af de inden distriktet i aaret 1900 paa- og afmønstrede samt rømte sjømænd:

Norske fartøier:

	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.
London	1 075	1 300	50
Vicekonsulaterne i:			
Cardiff	1 256	1 002	105
Liverpool	945	946	49
Newcastle	695	646	60
Distriktets øvrige vice-konsulater	1 364	1 857	150
Tilsammen	5 335	5 751	414
mod i aaret 1899	5 614	6 196	426
„ - — 1898	4 912	6 247	392

Svenske fartøier:

	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Rømte.
London	176	170	4
Vicekonsulaterne i:			
Cardiff	142	81	33
Liverpool	59	44	8
Newcastle	66	57	8
Distriktets øvrige vice-konsulater	274	216	76
Tilsammen	717	568	129
mod i aaret 1899	685	491	142
„ - — 1898	731	1 575	175

I løbet af forrige aar indkom der under generalkonsulatets adresse 32 713 breve, bestemte til sjømænd og andre personer.

I konsulat- og expeditionsafgifter erlagdes der i aaret 1900 følgende beløb inden distriktet:

Konsulatafgifter:

Norske:

London	£	2 031. 18. 2
Vicekonsulaterne	„	9 726. 5. 9
hvoraf tilfaldt konsulskassen	„	8 658. 11. 11

Svenske:

London	£	1 080. 3. 7
Vicekonsulaterne	„	5 737. 10. 4
Heraf tilfaldt konsulskassen	„	4 682. 12. 11

Expeditionsafgifter:

Hovedstationen:

Norske	£	132. 17. 4
Svenske	„	91. 12. 2
Fælles	„	0. 4. 6

Vicekonsulaterne:

Norske	£	202. 3. 4
Svenske	„	59. 4. 4
Fælles	„	ingen.

Af opsparede hyrebeløb hjemsendtes der til vedkommende myndigheder i aarets løb:

For norske sømænd	£	1 174. 4. 0
„ svenske —	„	529. 0. 0

Kjøbenhavn.

Fortegnelse over regulære dampskibslinjer, udgaaende fra Danmark til større handelspladse eller berørende Danmark i sine ruter mellem større handelscentra, hvorved dog undtages linjer paa norske, svenske, finske, russiske og tyske Østersjø- samt tyske Nordsjøhavne.

A. Europa.

I. England:

1. Fra Kjøbenhavn til London og omvendt, ugeture.
2. „ Do. „ Newcastle og omvendt, ugeture.

3. Fra Manchester — Liverpool til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Stettin) hver tredje uge („rundtur“). Disse tre linjer besørges af Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn.
4. „ Kjøbenhavn til London (via Königsberg) og omvendt, ugeture.
5. „ Hull til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Königsberg) en gang i ugen („rundtur“).
De to sidstnævnte ruter besørges af Det forenede Dampskibsselskab hersteds i forening med rederifirmaet Bayley & Leetham i London.
6. „ Kjøbenhavn til Hull (via Hangø og Helsingfors) og omvendt, ugeture. Linjen besørges af Finsk Dampskibsaktieselskab i Helsingfors.
7. „ Hull til Kjøbenhavn og omvendt, ugeture.
Ruten trafikeres af rederifirmaet Thomas Wilson Sons & Co.s fartøier i Hull.
8. „ Leith til Kjøbenhavn (via Kristiansand) og omvendt, ugeture.
Linjen besørges af rederifirmaet James Currie & Co. i Leith.
9. „ Nykjøbing pr. Falster eller fra Nakskov til Newcastle (via Svendborg, Odense, Aarhus eller Randers, Aalborg og Fredrikshavn) og omvendt, ugeture.
10. „ Odense til Leith (via Aarhus og Aalborg) og omvendt, ugeture.
11. „ Esbjerg til Hanvich og omvendt, 3 ture i ugen.
12. „ Esbjerg til Grimsby og omvendt, 2 ture i ugen.
De fire sidstnævnte linjer besørges af Det forenede Dampskibsselskab hersteds.

II. Belgien.

13. „ Kjøbenhavn til Antwerpen med afgang fra Kjøbenhavn hver fjortende og fra Antwerpen hver ottende dag („rundtur“).
Linjen trafikeres af Det forenede Dampskibsselskabs fartøier.

III. Holland.

14. „ Rotterdam til Kjøbenhavn hver 10de dag.
Ruten besørges af Det forenede Dampskibsselskab.
15. „ Amsterdam til Kjøbenhavn, ugeture.
Linjen besørges af Nederlandsk Dampskibs-aktieselskab.

IV. Frankrige.

16. „ Dunkerque til Kjøbenhavn (med fortsættelse til St. Petersburg) omtrent hver 10de dag („rundtur“).
17. „ Havre til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Østersjøen) omtrent hver 14de dag („rundtur“).
Disse to linjer besørges af Det forenede Dampskibsselskab.
18. „ Rouen — Havre til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Göteborg) hver 3dje uge („rundtur“).
Linjen besørges af rederifirmaet Jonsson Sternhagar & Co. i Göteborg.
19. „ Bordeaux — La Rochelle til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Østersjøen) hver 10de dag foraar og efteraar, ellers 2 à 3 gange i maaneden („rundtur“).

VII. Italien.

20. Fra Marseille og Cette (via Spanien) til Kjøbenhavn under sæsonen 2 à 3 gange i maaneden („rundtur“).

Det forenede Dampskibsselskab besørger de to sidstnævnte ruter.

21. V. Portugal } Lissabon—Oporto til Kjøbenhavn (med
22. VI. Spanien } fortsættelse til Østersjøen hver 3dje uge
(„rundtur“).

Fra vigtigere spanske havnepladse til Kjøbenhavn (med fortsættelse til Østersjøen) i regelen 2 à 3 gange i maaneden („rundtur“)

23. VII. Italien.

Fra vigtige italienske havnepladse til Kjøbenhavn (via Algier) med fortsættelse til Østersjøen i regelen 2 à 3 gange i maaneden („rundtur“).

Linjerne paa Portugal, Spanien og Italien besørger af Det forenede Dampskibsselskab.

Desuden underholder Svenska Lloyd maanedlig forbindelse paa Kjøbenhavn fra Middelhavet, Portugal, Bordeaux og La Pallice.

B. Nordamerika.

24. Fra Kjøbenhavn til New York (via Kristiania og Kristiansand) og omvendt hver ottende dag.
25. „ Kjøbenhavn til Boston og omvendt i regelen hver 3dje uge.
26. „ Kjøbenhavn til New Orleans (med fortsættelse til Østersjøen) og omvendt regulær sæsonfart.

Samtlige ruter paa Nordamerika besørger af Det forenede Dampskibsselskab.

C. Sydamerika.

27. Fra Kjøbenhavn til Brasilien og La Plata samt omvendt maanedlig forbindelse. Ruten besørger af Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsfarts-selskab og Hamburg-Amerika-linjen.

D. Asien.

28. Fra Kjøbenhavn til Østasien og omvendt forbindelse hver maaned. Ruten besørger af Det østasiatiske Compagnie.

Alexandria.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul C. Belinfante Östberg,
dateret 18de mai 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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	19 561	13	19 561	-	-	6	9 132	6	9 132
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	13	19 561	13	19 561	-	-	6	9 132	6	9 132
Konsulatdistriktet												
forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	2 810	2	2 810	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	2	2 810	2	2 810	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	15	22 371	15	22 371	-	-	6	9 132	6	9 132
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	7	10 429	7	10 429
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	7	10 429	7	10 429
Konsulatdistriktet												
forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5 269	3	5 269
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5 269	3	5 269
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	-	-	-	-	-	-	10	15 698	10	15 698

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 609 175.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 134 550.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 15 dr. 31 778 tons, til
hovedstationen 13 dr. 27 772 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 170.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 334.00; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 337.00. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 288.00, ved vicekonsulsstationerne kr. 414.00; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 495.00. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 2 832.00.

Expeditionsafgifter ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 1.50, i andre sager kr. 1.50.

Skibsfarten

i aaret 1900 paa distriktet med norske fartøier omfattede 16 dampskibe dr. 24 830 tons, og de opseilede bruttofragter udgjorde tilsammen kr. 743 725.00, hvorhos 30 norske dampskibe dr. tilsammen 68 186 tons passerede Suezkanalen.

Skibsfarten med svenske fartøier (ligeledes samtlige dampskibe) omfattede 15 fartøier dr. 31 778 tons, og de opseilede bruttofragter udgjorde tilsammen kr. 836 100.00, hvorhos 2 svenske dampskibe dr. tilsammen 2 158 tons passerede Suezkanalen.

Handelen

mellem Norge og Ægypten bestaar nu blot af mindre partier cigaretter. For ca. 10 aar siden gjordes forsøg med paa det ægyptiske marked at indføre norske trævarer, men uden fremgang, da herværende importører fandt den svenske vare mere passende for det ægyptiske klima og især den her raadende store fugtighed, som gjør, at det mest kvaholdige virke foretrækkes.

Importen af trævarer fra Sverige udgjorde i sidste aar ca. 23 000 standard, og gennemsnitsprisen for saget vare var £ 14. 0. 0 for II og £ 12. 0. 0 for III fransk sortering pr. Petersburg standard f. o. b. svensk havn. Priserne for spirer varierede mellem 21 sh. og 23 sh. pr. load à 50 kubikfod f. o. b.

Importen af trævarer fra Sverige i forhold til totalimporten af trævarer til Ægypten fremgaar af følgende tabel over værdien af den skeede import i de seneste fem aar:

1896		totalimport	£ 424 000,	deraf fra Sverige	£ 78 000
1897		—	” 501 000,	—” —	” 140 000
1898		—	” 634 000,	—” —	” 153 000
1899		—	” 642 000,	—” —	” 161 000
1900		—	” 678 000,	—” —	” 162 000

Endel af disse trævareforretninger formidles gennem norske agenter.

Af andre varer importeredes fra Sverige ifølge den ægyptiske officielle statistik:

Fyrstikker	til værdi af £ 2 052
Papir, avis-	— " 705
Do., omslags-	— " 73
Petroleumskogeapparater	— " 538
Jernmanufaktur	— " 461
Telefoner	— " 327
Konserver	— " 61
Skotøi	— " 28
Sprængstoffer	— " 19
Punch	— " 10

Siden aaret 1896 findes der i Alexandria etableret en svensk købmand Axel Lanner. Andre norske eller svenske forretningsfolk findes ikke her.

Ægyptens hele import og export

udgjorde i sammenligning med foregaaende aar:

	1899.	1900.	
Import af varer . . .	£ 10 908 816	£ 13 535 167	+ £ 2 626 351
— " tobak . . .	" 532 986	" 577 203	+ " 44 217
Export " varer . . .	" 15 350 908	" 16 766 610	+ " 1 415 702
— " tobak . . .	" 308 048	" 357 504	+ " 49 456

Exporten af bomuld i 1900 udgjorde $5\frac{1}{2}$ million kantarer til en værdi af 13 millioner pund sterling mod $6\frac{1}{2}$ millioner kantarer i aaret 1899 til en værdi af $11\frac{1}{2}$ million pund sterling, d. v. s. en formindskelse i kvantitet af 19 pct. og en øgning i værdi af $12\frac{1}{2}$ pct.

Af bomuldsfrø exporteredes i aaret 1900 til en værdi af 2 millioner pund sterling mod en værdi af $1\frac{3}{4}$ million pund sterling i aaret 1899, d. v. s. en øgning af $\frac{1}{4}$ million pund sterling.

Exporten af sukker viste en formindskelse fra 64 000 tons i aaret 1899 til 54 000 tons i aaret 1900.

Suezkanalen passeredes i de sidste fem aar af følgende antal norske dampskibe:

1896	39 dr.	73 840 tons
1897	49 "	77 649 "
1898	49 "	70 443 "
1899	62 "	129 395 "
1900	30 "	68 186 "

Indhold: **Alexandria** s. 621. — **Antwerpen** s. 597. — **Caracas** s. 595. —
Kjøbenhavn s. 618. — **London** s. 610. — **Sydney, N. S. W.** s. 577.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 14. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

I kommission hos H. Aschehoug & co. Subskriptionspris 2½ kroner aaret
og for udenbysboende porto 20 øre.

Montevideo.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Carlos Rogberg,
dateret 2den mai 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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	2 129	1	2 129	-	-	1	2 129	1	2 129
Seilskibe	-	-	10	8 769	10	8 769	-	-	3	2 156	3	2 156
Sum	-	-	11	10 898	11	10 898	-	-	4	4 285	4	4 285
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	11	10 898	11	10 898	-	-	4	4 285	4	4 285
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8 312	8	8 312
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8 312	8	8 312
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8 312	8	8 312

Bruttofragterne for de til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier udgjorde i aaret 1900 kr. 283 000
og for afgaaede „ 43 840

Ialt kr. 326 840

Det maa dog tages i betragtning, at det eneste ankomne norske dampskib (dr. 2 129 reg.-tons) var befragtet pr. maaned, og dets fragt er derfor relativt beregnet. Det afgik med en del af ladningen til Buenos Aires, og herpaa beror den ubetydelige udfragt i sammenligning med tonantallet.

For at medtage lods, aflevere saadan eller indtage kul kom ialt 7 norske fartøier dr. 3 950 reg.-tons, deraf 1 dampskib dr. 1 672 reg.-tons.

I aarets løb ankom til konsulatdistriktet 8 svenske fartøier dr. 4 828 reg.-tons, hvoraf 2 dampskibe dr. 3 112 reg.-tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen . . kr. 800.16
— — „ svenske — — „ 286.34
— — „ — — „ vicekonsulst. . . „ 39.53

Ialt kr. 1 126.03

Deraf tilfaldt konsulen kr. 1 086.50.

Expeditionsafgifter i norske sager kr. 298.25
— - svenske — „ 9.00

Ialt kr. 307.25

Den norske skibsfart paa distriktet stiller sig under 5-aarsperioden 1896—1900 som følger:

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne:						
Med ladning . . .	48	32 667	30	26 109	26	21 656
I ballast . . .	20	13 087	7	4 540	6	4 953
Sum	68	45 754	37	30 649	32	26 609

	1899.		1900.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Med ladning . . .	19	18 173	11	10 898
I ballast . . .	6	3 543	—	—
Sum	25	21 716	11	10 898

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Afgaaede:						
Med ladning	39	25 500	23	12 122	15	13 124
I ballast	25	18 419	23	24 264	16	12 589
Sum	64	43 919	46	36 386	31	25 713

	1899.		1900.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Med ladning	11	7 760	4	4 285
I ballast	13	12 518	8	8 312
Sum	24	20 278	12	12 597

Ved sammenligning mellem disse cifre fremgaar det, at tonantallet i aaret 1900 kun er 22 pct. af, hvad det var i aaret 1896. Denne sørgelige nedgang maa først og fremst tilskrives den kjendsgjerning, at saagodtsom udelukkende dampskibe formidler forbindelsen mellem dette kontinent og Europa. Seilfartøiernes tid paa La Plata er allerede saagodtsom forbi. Tyske, engelske, italienske, franske og spanske dampskibslinjer opretholder den regelmæssige forbindelse med Europa. Forøvrigt ankommer som fragtsøgende eller med stenkuls- og trælastladninger store dampskibe, som siden udfører La Plata-landenes betydelige produktion. Før ankom aldrig en damper hverken med stenkul eller træ; denne trade var da udelukkende seilfartøiernes, men nu ser man stadig 2 à 4 tusen tons dampere losse saadanne ladninger, og disse foretrækker mindre udfragter fremfor at gaa tomme, regnende paa de i de fleste tilfælde gode udfragter fra Argentina. Desuden var der i aaret 1896 en livlig trafik fra La Plata paa brasilianske havne, hvori et betydeligt antal norske dampskibe deltog, lastende i La Platas havne og lossende sine ladninger i forskjellige brasilianske. Denne trade ophørte dog ved den brasilianske regjerings forbud for fartøier af udenlandsk flag mod at udføre kystfart mellem brasilianske havne.

For i nogen mon at kunne tilbagevinde den tabte fragtfart, maa norske skibsredere udsende store formaalstjenlige dampere, men først se til, at de som befragtningsagenter i La Plata faar saadanne personer, som virkelig varetager deres interesser og ikke lader dem faa nøie sig med den daarligste lod.

Ligesom i det foregaaende aar opretholdtes regelmæssige forbindelser mellem Uruguay, Europa og Nordamerika af følgende linjer:

Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft, 4 gange pr. maaned til Tenerifa, Vigo, Cherbourg og Hamburg.

Norddeutscher Lloyd, 2 gange pr. maaned til Madeira, Vigo, Villagarcia, Coruña, Southampton, Antwerpen og Bremen.

Pacific Steam Navigation Co., 2 gange pr. maaned til Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, San Vicente, Lissabon, Vigo, Coruña, La Pallice og Liverpool, kommende fra Valparaiso og Punta Arenas.

Royal Packet Mail Steam Company, 2 gange pr. maaned til Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Lissabon, Vigo, Cherbourg og Southampton.

La Veloce, 3 gange pr. maaned til Las Palmas, Barcelona og Genua.

Navigazione Generale Italiana, 2 gange pr. maaned til San Vicente, Barcelona og Genua.

Compagnie des Messageries Maritimes, 2 gange pr. maaned til Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Dakar, Lissabon, Vigo og Bordeaux.

Société Générale des Transports Maritimes, 3 gange pr. maaned til Barcelona, Marseille, Genua og Neapel.

D. D. G. Kosmos, 2 à 4 gange pr. maaned til San Francisco, Peru, Chile og Hamburg.

Hamburg Amerika Linie, 4 gange pr. maaned til San Vicente, Madeira, Antwerpen og Hamburg.

R. P. Houston & Co., 4 à 5 gange pr. maaned til Liverpool og andre havne.

Lamport & Holt Line, 2 gange pr. maaned til Glasgow og Liverpool, 1 gang pr. maaned til Antwerpen og London.

Hansa Linie, 2 gange pr. maaned til Bremen og Hamburg; foruden endel andre linjer med afgang 1 à 2 gange pr. maaned.

Nedenstaaende oversigt udviser totalbeløbene af de paa distriktet af norske fartøier optjente bruttofragter.

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Ankomne	591 990	644 565	371 408	475 296	283 600
Afgaaede.	440 650	250 020	108 875	218 123	43 840
Sum kroner	1 032 640	894 585	480 283	693 419	327 440

og har saaledes bruttofragterne i aaret 1900 gaaet ned til $31\frac{7}{10}$ pct. af, hvad de var i aaret 1896. Da fragterne paa samme tid er stegne, er det saa meget sørgeligere, at den norske skibsfart ikke har kunnet deltage i denne fortjeneste.

I samme tidsrum er af konsulen oppebaaret følgende konsulatavgifter for norske og svenske fartøier, som lossede eller ladede i denne havn:

1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Kroner 2 292.25	2 171.60	1 523.21	1 404.22	1 086.50

i aaret 1900 saaledes 46 pct. af indtægten i aaret 1896.

Paa det herværende barmhjertighedshospital indskreves fra norske fartøier med seddel fra konsulatet 9 mand, hvoraf 7 nordmænd, 1 svenske og 1 udlænding. For at ophjælpe barmhjertighedshospitalets indtægter besluttede regjeringen ved dekret, at alle bemidlede personer, som indskrives dersteds, skal erlægge \$ 0.55 pr. dag. Da sjømænd fra fartøisbesætninger ikke kan regnes som ubemidlede, gjorde konsulatet en overenskomst med hospitalsdirektionen, hvorved de norske fartøier, som ved ankomsten ønsker at indskrives, blot skal betale 2 cents pr. reg.-t., men staar det dog kapteinen frit for at vælge mellem at betale tonnageavgift eller pr. dag. Kroniske sygdomme indgaar ikke i overenskomsten. Konsulatet har dog ret til fremdeles at indsende syge sjømænd, som ikke tilhører besætningen paa noget i havnen værende fartøi, og som saaledes regnes som ubemidlede.

Ved hovedstationen paamønstredes paa norske fartøier 9 nordmænd, 4 svensker og 24 udlændinge, tilsammen 37, og afmønstredes 12 nordmænd, 3 svensker og 22 udlændinge, tilsammen 37.

Anmeldte rømninger fra norske fartøier:

Nordmænd ingen, svensker 1, udlændinge 5, tilsammen 6.

Døde ombord paa norske fartøier:

Nordmænd 2, udlændinge 3, tilsammen 5.

Paa svenske fartøier paamønstredes 3 mand, afmønstredes 5 mand og rømte 1 mand.

I aaret 1900 betaltes følgende hyrer for hersteds paamønstrede mandskaber:

1ste styrmand	kr. 75.00 à kr. 80.00 pr. maaned	
2den —	„ 56.00	— „ —
Baadsmand	„ 75.00	— „ —
Stuert	„ 75.00	— „ —
Matros	„ 50.00 à „ 80.00	— „ —
Letmatros	„ 40.00 à „ 50.00	— „ —

Til hovedstationen ankom med ladning 6 norske seilfartøier fra Nordamerika med træ og harpiks, 3 fra England med stenkul og 1 fra Hamburg med stykgods samt 1 dampskib med stykgods fra New York, og afgik 1 seilfartøi med benaske til Falmouth f. o. og 1 med huder til Havre. Desuden afgik 1 dampskib med partladning til Buenos Aires.

I ballast afgik 6 skibe til den Argentinske Republik, 1 til Nordamerika samt 1 til Chile.

Skibsfarten paa republikens havne i aarene 1896—1900 stiller sig, som følger:

A n k o m n e:

	Dampsk.	Reg.-t.	Seilskibe.	Reg.-t.	Sum.	Reg.-t.
1896 .	7 804	6 228 218	7 497	642 390	15 301	6 870 608
1897 .	7 229	6 139 563	6 946	597 714	14 175	6 737 277
1898 .	7 742	6 291 685	6 943	538 045	14 685	6 829 730
1899 .	8 884	7 345 443	6 919	547 210	15 803	7 892 653
1900 .	6 666	6 320 720	6 919	562 632	13 585	6 883 352

A f g a a e d e:

	Dampsk.	Reg.-t.	Seilskibe.	Reg.-t.	Sum.	Reg.-t.
1896 .	7 756	6 206 290	7 385	649 307	15 141	6 855 597
1897 .	7 227	6 109 958	6 824	601 221	14 051	6 711 179
1898 .	7 721	6 289 901	6 671	527 409	14 392	6 817 310
1899 .	8 160	7 282 598	6 770	550 073	14 930	7 832 671
1900 .	6 631	6 291 777	6 636	541 423	13 267	6 833 200

F r a g t m a r k e d e t.

Fragterne har i det forløbne aar været ganske gode. Saaledes havde ankomne norske fartøier fra engelske kulhavne en fragt af 14 sh. 9 d pr. ton og fra nordamerikanske trælasthavne \$ 13³/₄ til \$ 16¹/₄ pr. 1 000 løbende fod.

Udfragter for seilfartøier var:

Bestemmelsessted.	Lastens indhold.	Frugt.
England	Saltede huder	32 sh. 6 d à 37 sh.
—	Ben og benaske	17 sh. 6 d à 20 sh.
Antwerpen	Saltede huder	32 sh. 6 d à 37 sh.
—	Ben og benaske	17 sh. 6 d à 20 sh.
Havre	Saltede huder	32 sh. 0 d à 38 sh.
Marseille	Ben og benaske	fr. 15 ¹ / ₂ à 20
Genua	—	„ 15 ¹ / ₂ à 20
Hamburg	—	16 sh. 6 d à 20 sh.

For dampskibe stillede udfragterne sig som følger:

	Tørrede huder.	Saltede huder.	Talg paa fad.	Uld-baller.	Ben og benaske.	Hvede.
England	sh. —	30	25 à 30	15 à 18	—	20
Antwerpen	fr. 80	30	25 à 35	13 à 18	—	20

	Tørrede huder.	Saltede huder.	Talg paa fad.	Uld- baller.	Ben og benaske.	Hvede.
Bremen og						
Hamburg mk. 60	28		25 à 30	14 à 20	—	—
Havre . . fr. 70	30 à 35		25	13 à 18	—	25
Dunkerque „ —	—		30	13 à 18	—	25
Bordeaux . „ 80	—		25 à 30	32 ¹ / ₂	—	—
Marseille . „ 80	—		25 à 35	27 ¹ / ₂ à 28 ¹ / ₂	—	30
Genoa . . „ 90	—		26 à 40	20	—	25 à 30
Spanien						
(Nord-). pts. 24	—		—	5	—	—
Do., middel-						
havshavne „ 16 à 20	—		27 ¹ / ₂ à 45	—	—	30
Valparaiso . fr. —	—		30	—	—	—
Forenede 0.050 à						
Stater . \$] 0.065 pr. π	—	—	—	—	—	—

H a n d e l e n .

Det samlede beløb af Republikens import og export i aarene 1896—1900 fremgaar af følgende tabel:

	Officiel værdi.		Total-
	Import.	Export.	sum.
1896 . . . \$	25 530 185	30 403 084	55 933 269
1897 . . . „	19 512 216	29 319 573	48 831 789
1898 . . . „	24 784 361	30 276 916	55 061 277
1899 . . . „	25 551 788	36 574 164	62 125 952
1900 . . . „	23 977 607	29 388 187	53 365 794

Det fremgaar saaledes af denne tabel, at totalomsætningen i aaret 1900 har været mindre end i aarene 1896, 1898 og 1899, men større end i aaret 1897. Naar man jevnfører resultatet for aaret 1900 med det foregaaende aar, fremgaar, at importen i aaret 1900 var \$ 1 574 181, og exporten \$ 7 185 977 mindre end i aaret 1899.

Ikke destomindre ser man, at aaret 1900 har været fordelagtigt for handelen, idet exporten var \$ 29 388 187
og importen var „ 23 977 607

saaledes en handelsbalance i landets favør af \$ 5 410 580

Nedenstaaende tabeller indeholder en specificeret opgave over ind- og udførselen i den nævnte femaarsperiode:

I n d f ø r s e l :

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Drikkevarer	2 922 365	2 496 332	2 666 358	2 349 402	2 363 567
Fødevarer, korn og spe-					
cerier . . .	4 119 121	4 373 280	4 475 358	4 786 457	4 952 677
Overføres	7 041 486	6 869 612	7 141 716	7 135 859	7 316 244

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Overført	7 041 486	6 869 612	7 141 716	7 135 859	7 316 244
Tobak og cigarer . .	250 723	184 728	212 390	224 434	210 421
Manufaktur- varer . .	4 704 800	3 359 980	4 736 111	5 042 176	4 301 783
Færdige klæder etc.	1 446 237	974 124	1 617 244	1 308 547	1 106 723
Industriar- tikler og maskiner .	6 613 786	5 058 497	6 282 109	6 875 652	7 259 180
Diverse ar- tikler . .	3 482 180	2 074 539	2 700 940	2 754 110	2 773 296
Kvæg . .	1 990 973	990 736	2 093 851	2 211 010	1 009 959
	25 530 185	19 512 216	24 784 361	25 551 788	23 977 607

Udførsel:

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Levende dyr	1 490 528	781 778	336 926	260 006	534 216
Produkter af fædriften .	26 418 596	26 884 575	26 243 597	33 539 134	26 605 662
Agerbrugs- produkter .	2 018 985	1 202 674	3 315 543	2 354 919	1 669 523
Andre pro- dukter . .	352 866	354 958	279 811	314 722	437 535
Diverse ar- tikler . .	13 992	12 435	4 938	5 187	21 310
Skibsfor- nødenheder	108 117	83 153	96 101	100 196	119 941
	30 403 084	29 319 573	30 276 916	36 574 164	29 388 187

Formindskelsen i importen under rubrikerne „tobak“ og „manufakturvarer“ fra aaret 1899 til aaret 1900 forklares ved, at landets industri, beskyttet af næsten prohibitive toldsatser, allerede i visse varer er konkurrancedygtig.

Af udførselstabellen sees følgende differancer i aaret 1900, sammenlignet med det foregaaende aar:

Levende dyr	mere	\$	274 210
Produkter af fædriften	mindre	„	6 633 472
Agerbrugsprodukter	mindre	„	685 396
Andre produkter	mere	„	122 813
Diverse artikler	mere	„	16 123
Skibsforfødenheder	mere	„	19 745

Produkter af fædriften og agerbrugsprodukter udviser saaledes sammenlagt en formindskelse af \$ 7 318 868, der opstod ved nedgangen i uldpriserne, hvilken foraarsagede en stagnation i uldexporten, hvorigennem der ved sæso-

nens slutning opstod et lager af ikke mindre end 8 400 tons uld. Om dettes værdi medregnes, bliver forskjellen ubetydelig.

Om man jævnfører landets import og export i aaret 1862, begyndelses-aaret for statistiken hersteds, med aaret 1900, saa finder man:

1862 import	\$ 8 151 802
1900 —	„ 23 977 607
1862 export	\$ 8 804 442
1900 —	„ 29 388 187
1862 import og export tilsammen	\$ 16 956 244
1900 — — — — —	„ 53 365 794

hvilket udviser, at produktionsevnen i disse 38 aar har udviklet sig høist ubetydelig. Aarsagen hertil maa tilskrives: uophørlige revolutioner, politisk usikkerhed, mangel paa kommunikationsmidler og foretagsomhed.

I m p o r t .

Det statistiske bureau har endnu ikke udgivet den aarlig udkommende „Anuario Estadístico“ for aaret 1899, hvorfor det naturligvis har været endnu umuligere at faa tilfredsstillende opgaver for aaret 1900.

Ingen direkte handelsforbindelse med Norge eksisterede i aaret 1900. De faa norske varer, som kommer hid, omskibes i europæisk havn (sedvanlig Hamburg) og indgaar under export fra vedkommende transithavn. Men den største del af al den klipfisk (bacalao), som importeredes til denne republik, kom fra Norge, og er de mest kjendte merker hersteds:

Carl E. Rønneberg & Sønner,
Werring Hermanos,
Christian Johnsen og
Parelius & Lossius.

Fiskens konservering er i de senere aar blevet betydelig forbedret, dog bør det ved afskibningen særskilt betinges, at varen ikke maa komme nær maskinrummet, thi i saa fald fremkommer den altid beskadiget. Prisnoteringen varierede i aaret 1900 mellem \$ 7.25 og \$ 9.50 i depot og \$ 10.50 og \$ 13.00 fortoldet. I aaret 1898 indførtes 345 830 kilogram.

Af stokfisk (pez palo) indførtes i aaret 1898 12 015 kg., og varierede prisen mellem \$ 1.80 og \$ 2.30 i depot og \$ 2.40 og \$ 3.00 pr. 10 kg. fortoldet.

Medicintran (Aceite de bacalao). Af denne artikel indføres relativt store kvantiteter, omendskjønt den har en farlig konkurrent i „Scotts Emulsion“, som takket være den storartede amerikanske reklame har faaet indpas overalt inden landet.

Norske konserver indføres i ubetydelig maalestok, ansjovis i træ-

dunke er, hvad som mest sees. Den uårte told vanskeliggjør importen af alle slags konserver.

Trælast fra Norge ankom ikke. Priserne for amerikansk vare noteredes:

Whitepine clair	pr. 100 mtr.	\$ 58 à 70
— " — I	— " —	" 44 à 50
— " — II	— " —	" 34 à 40
Pitchpine	— " —	" 28 à 35
Spruce	— " —	" 26 à 30
Whitepine (dækslast)	— " —	" 26 à 30

Træmasse. Den eneste papirfabrik i landet, beliggende i Sauce (departementet Colonia), hvis eier havde besluttet sig for at tage sit behov af træmasse fra de skandinaviske lande, er blevet hjemsøgt af en stor ildebrand, og har arbeidet endnu ikke kunnet gjenoptages.

Af kalciumkarbid importeredes i aaret omkring 100 tons. Dette stof indføres sedvanlig i daaser indeholdende 50 kg. Prisen er 15 à 15½ cents pr. kg. Tolden (£ 7. 8. 5 pr. ton) og fragterne vanskeliggjør salget. Acetylgassen har dog ikke faaet den anvendelse, som den burde have, hvilket for en stor del har sin grund i daarlige apparater og ufor-sigtig behandling af kalciumkarbid, hvorigjennem explosioner har opstaaet, og har publikum paa denne maade faaet respekt for samme. De fornemste impor-tører er:

I. Errea,
E. Barth & Co.,
Bonomi Morelli & Co. og
Staudt & Co.

Export.

Udførselen oversteg vistnok indførselen med \$ 5 410 581, men som følge af overspekulation i uld, kom samme ikke op til den sum, som den burde have naaet. I begyndelsen af uldsæsonen, november 1899, noteredes uårte priser og betaltes lige op til \$ 6.50 pr. 10 kg., men i januar 1900 begyndte allerede prisnedgangen. Høist faa „baraqueros“ havde realiseret, ventende paa endnu bedre priser. Priserne sank imidlertid ganske raskt, lige ned til \$ 2.20 pr. 10 kg., og som følge heraf gjenstod ved sæsonens slutning i mai 8 400 tons uld, hvis værdi kan beregnes til \$ 2 600 000. Som følge heraf led landet et virkeligt tab paa omkring \$ 4 000 000. Naar hertil lægges byldepestens udbrud i den Argentinske Republik, Brasilien og Paraguay, hvilket vanskeliggjorde og næsten afbrød kommunikationerne med disse lande — og desuden mule- og klovesygens hærjning i Argentina, hvorved kvæg ikke kunde overføres til dette lands slagterier, saa maa det beundres, at exporten har kunnet komme op til den sum, som den fremviser.

Almindelig stagnation i forretningerne forekom hele aaret, og er udsigterne for dette aar endnu daarligere som følge af uvisheden i den politiske stilling.

Priserne paa landets fornemste exportartikler holdt sig som følger:

Saltede oksehuder	pr. 25 kg.	\$ 3.90 à 5.10
— kohuder	18 " "	2.90 à 4.10
Tørre oksehuder	10 " "	1.00 à 3.90
Uren mestizould	10 " "	1.90 à 6.00
Faare- og lammeskind	" "	0.05 à 0.45
Saladerotalg paa fad	10 " "	0.70 à 0.90
Hestehaar	10 " "	3.60 à 5.00
Hvede	100 " "	1.65 à 3.15
Mais	100 " "	0.90 à 3.30
Oksehorn, hele	pr. 1 000 stk	\$ 66.00 à 100.00
Do. afskaarne	" 1 000 " "	33.00 à 50.00
Kohorn, hele	" 1 000 " "	16.00 à 25.00
Do. afskaarne	" 1 000 " "	9.00 à 14.00

Exporttolden paa landets produkter erlægges siden den 28de april 1900 efter følgende tarif:

Saladerohorn	pr. 1 000 stk.	\$ 80.00
Mataderohorn	1 000 " "	30.00
Campohorn	1 000 " "	15.00
Havre	100 kg.	" 1.20
Koncentreret bouillon	" "	" 0.50
Konserveret kjød og tunger	" 100 " "	20.00
Kjødextrakt	" "	" 3.00
Tørret kjød	" 100 " "	10.50
Saladero benaske	1 000 " "	9.00
Byg	100 " "	2.00
Hestehaar og buster	100 " "	48.00
Saltede okse- og kohuder	" stk.	" 6.00
Hestehuder	" "	" 2.00
Tørre okse- og kohuder	" "	" 3.30
Do. faarehuder	100 kg.	" 25.00
Gjødning	1 000 " "	15.00
Ben i almindelighed	1 000 " "	8.00
Hvedemel	100 " "	3.50
Uld	100 " "	30.00
Kløver etc.	100 " "	1.00
Mais	100 " "	1.50
Strudsefjær	" "	2.00
Hvede	100 " "	2.50

De fornemste exportører af uld er:

C. Fritz & Co., H. Caulliez, Masurel fils, José Charlet, S. San Martin, Staudt & Co., Félix Buxareo, Francisco Bula, Lahusen & Co., Wenz & Co., Lorthiois Frères, F. Lagemann & Co., C. & E. Behrens, Watinne, Bossut fils, F. J. Dajas, M. A. Favaro, T. W. Howard & Co. og Richard Huxham & Co.

Af h u d l e r:

T. W. Howard & Co., Richard Huxham & Co., Rodolfo Hoffmann & Co., Brauss, Mahn & Co. og A. Seré & E. Bolondo.

A f t a l g :

Richard Huxham & Co., Lagemann & Co., Brauss, Mahn & Co., Pedro Ferres, Plá Gibernau & Co., C. Fritz & Co., C. & E. Behrens, Peixoto Morales & Co., A. Seré & E. Bolondo, Jacinto Muxi, Francisco Bula og Staudt & Co.

I aaret 1890 udskibedes størstedelen af uld og faareskind til Belgien og Frankrige. Samme aar udskibedes til Tyskland kun 1 858 000 kg., men exporten til dette land har siden tiltaget saa betydelig, at i aaret 1899 udskibedes did 10 839 000 kg.

Agerbruget gaar mere og mere fremover. For høsten 1899—1900 var 577 154 hektar tilsaaede, og afkastningen beregnedes til:

187 553 154	kg. hvede
1 009 411	„ linfrø
33 224	„ havre
424 774	„ byg
518 855	„ kanarifrø
77 093 944	„ mais

Udbyttet udgjorde gennemsnitlig 571 kg. pr. hektar af hvede og 529 kg. af mais.

For 1900—1901 er hvedehøsten saagodtsom fuldstændig tabt, men mais-høsten derimod kommer til at blive usedvanlig rigelig. Hvedepriserne har steget betydelig.

Vinhøsten har i det sidste aar lidt uhørt. Phylloxera vastatrix og andre insekter har ødelagt store plantager.

Tobaksavlingen fortsættes i de nordre departementer og med ganske godt resultat.

Industrien, skjønt endnu i sin begyndelse, gjør dog fremskridt, og fabrikker begynder at opføres her og der. Hver saadan medfører sedvanlig prohibitive beskyttelsestoldsatser til skade for konsumenterne og til ubetydeligt gavn for staten.

I aaret er følgende fabrikker aabnede:

	Kapital	Produktion pr. dag.	Personale.
1 uldfabrik	\$ 100 000	600 kg.	120
1 papirfabrik	„ 150 000	4 à 5 000 „	80
1 rismølle	„ 55 000	8 000 „	22
1 hattefabrik	„ 30 000	160 hatte	45
1 ølbryggeri	„ 60 000	1 200 liter	35
1 alkoholfabrik	„ 50 000	4 000 „	20

Landets jernbaner, som alle tilhører engelske selskaber med statsgaranti, havde i aaret 1899 en banelængde af 1 605 km., og i aaret 1900 aabnedes 105 km. for trafik.

Landeveiene, som i vintermaanederne er saagodtsom fuldkommen ufarbare, undergaar nu reparationer, og der anlægges broer og færger for i nogen mon at ophjælpe forbindelserne. Arbeidet gaar vistnok langsomt, men det er dog et bevis paa, at den nuværende regjering har forstaaet nødvendigheden af at ophjælpe kommunikationsmidlerne.

I august afsluttedes arbeidet med opmudringen af Almiron's- og Urquiza's-bankerne i Uruguayfloden. Opmudret længde 1 700 meter, bredde 57 m. og middeldybde 5.75 m. eller $18\frac{9}{10}$ eng. fod.

I departementet Maldonado har man paabegyndt arbeider for at finde torvleier. To saadanne har et argentinsk syndikat forhvervet for at tilvirke kunstigt brænde efter samme metode, som benyttes i Sverige og Norge.

Statsgjelden beløb sig den 31te december 1900 til \$ 125 506 953.44 (omkring kr. 540.00 paa hver indvaaner) og fordeltes paa følgende maade:

Indre obligationer (Deuda Interior)	.	.	.	\$	22 189 408.80
Ydre do. (Deuda Exterior)	.	.	.	"	99 660 680.00
Internationale do. (Deuda International)	.	.	.	"	3 656 775.14
					\$ 125 506 953.44

I aaret 1860 var statsgjelden blot \$ 2 726 880. Renter og afdrag betales nu regelmæssig, og de konsoliderede obligationer (Deuda Consolidada) noteredes til $3\frac{1}{2}$ pct. rente til omkring $48\frac{1}{2}$ pct.

Vekselkurserne paa Uruguay for 1 peso noteredes som følger:

		Bank.	Privat.
London	90 dage	$51\frac{1}{8}$ à $52\frac{5}{8}$	$51\frac{7}{16}$ à $53\frac{1}{4}$
Paris	—	5.35 à 5.52	5.375 à 5.57
Antwerpen	—	5.36 à 5.47	5.40 à 5.505
Hamburg	—	4.35 à 4.45	4.385 à 4.48
New York	—	0.97 à 0.98	
Italien	—	5.50 à 5.83	

Montevideos havn. Regjeringen bemyndigedes i aaret 1899 af kamrene til at kontrahere for indtil en sum af 12 500 000 pesos havneanlægget i Montevideo. Havnen kommer til at koste omkring \$ 10 000 000. Den skal blive 7.50 m. dyb og bestaa af en ydre og en indre havn.

Til dækkelse af de omkostninger, som havneanlægget kommer til at forarsage, har kamrene oprettet en tillægstold, beløbende sig til 3 pct. paa ind-

førselen og 1 pct. paa udførselen, under navn af „patentes adicionales para la construccion del puerto de Montevideo“, og fritages herfra blot varer, som gennem specielle love er toldfrie, indførsel af levende dyr samt skibsprovisioner. Denne nye told beregnes at ville indbringe omkring \$ 1 000 000 pr. aar og udgjør basisen for den finansielle operation.

T r a k t a t e r. Med Tyskland fornyedes handelstraktaten af 1892, som var blevet opsagt i 1897. Ifølge bestemmelserne i samme skal undersaatte og produkter fra hvert af landene behandles i det andet land som den mest begunstigede nations med undtagelse af, at Uruguay har ret til at indgaa kommercielle overenskomster med de omgivende lande angaaende produkter, som ikke konkurrerer med saadanne af tysk herkomst.

Med Italien er blevet undertegnet en traktat, hvilken dog ikke synes at ville blive godkendt af kamrene, der stadig modsætter sig overenskomster, som ikke er af samme tendens som den tyske.

P o l i t i s k e f o r h o l d. I 30 aar har „det røde parti“ (partido Colorado) styret landets skjæbne. Valgene har sedvanlig foregaaet, uden at det andet parti (partido blanco) har indblandet sig deri. Helt siden revolutionen i aaret 1897, som sluttede, efterat præsident Idiarte Borda var blevet myrdet, og en overenskomst var blevet indgaaet, har det hvide parti, der nu er vel disciplineret og har ressourcer, mere og mere taget igjen sine forud tabte stillinger, og med støtte af, at den nuværende regjering ikke indblander sig, har det ved sidste senatorvalg vundet 3 pladse og bereder sig nu til i november ved valgene til deputeretkamrene at søge at overfløje sine modstandere. Ogsaa disse, skjønt delt i flere grupper, som ikke vil samarbeide og ei kan sammen-sluttes, rustet sig, og frygtes det almindelig, at freden igjen skal komme til at blive forstyrret, hvis ikke en patriotisk overenskomst mellem partierne kan komme istand. Derpaa arbeides der ihærdig, skjønt indtil videre uden resultat. Dette har naturligvis en slem indvirkning paa alle forretninger. Ikke desto mindre garanterer regjeringen, at alt skal afløbe i ro, stolende paa, at den har tropper for under alle tilfælde at kunne opretholde ordenen.

Konsulatet har fortfarende sit lokale i Calle San José no. 37, og dets telegrafadresse er blot „Rogberg, Montevideo“, og postadresse Consulado de Suecia y Noruega, C. C. 140, Montevideo“.

Smyrna.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Herman Zethelius,

dateret 30te april 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	3 986	3	3 986	-	-	2	2 878	2	2 878
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	81	-	-	1	81
Sum	-	-	3	3 986	3	3 986	1	81	2	2 878	3	2 959
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	2	3 038	2	3 038	-	-	2	3 038	2	3 038
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	2	3 038	2	3 038	-	-	2	3 038	2	3 038
Totalsum af ladede fartøier	-	-	5	7 024	5	7 024	1	81	4	5 916	5	5 997
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 108	1	1 108
Seilskibe	-	-	1	81	1	81	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	81	1	81	-	-	1	1 108	1	1 108
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	1	81	1	81	-	-	1	1 108	1	1 108

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom ingen til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 214.60, ved vicekonsulsstationerne kr. 192.95; heraf tilfaldt konsulen kr. 96.50. Ialt tilfaldt konsulen kr. 311.10.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 5.00, i svenske sager kr. 10.00, i andre sager kr. 128.15.

Skibsfarten paa distriktet udviser følgende tal:

	Antal.	Tons.
Norske skibe ankommet fra andre lande med ladning . . .	5	7 024
— " — " — i ballast . . .	1	81
Sum	6	7 105
Norske skibe afgaaede til andre lande med ladning . . .	6	7 105
mod i aaret 1899	8	9 890
" — 1898	9	10 865
" — 1897	5	5 319

Ingen svenske fartøier ankom i aaret 1900 til distriktet.

Af foranstaaende oversigt fremgaar det, at den svenske og den norske skibsfart fremdeles hersteds indtager samme ubetydelige plads, og at der, som fremholdt i foregaaende rapporter, neppe er nogen udsigt til, at en forandring til det bedre i den nærmeste fremtid vil indtræde. Den for hvert aar voksende import besørgeres af regulære dampskibslinjer, som nu findes oprettede paa de fleste større steder i Europa samt ved Middelhavet og Sortehavet.

Skibsfarten i sin helhed paa Smyrna stillede sig som følger:

Dampskibe.	Antal.	Tons.
Belgiske	12	16 927
Danske	2	1 758
Ægyptiske	66	55 773
Engelske	169	230 656
Franske	132	230 183
Græske	368	128 235
Hollandske	28	22 087
Italienske	62	84 592
Norske	3	3 988
Russiske	150	261 088
Tyske	52	74 490
Tyrkiske	300	155 333
Østerrigske	145	187 499

Sum 1 489 1 452 609

Fragterne paa Smyrna var i almindelighed gode i det forløbne aar, og da udfragterne indtager en langt vigtigere plads end de indgaaende, hidsættes følgende fragttabel vedrørende de fornemste exportartikler:

Korn	12 sh. à 13 sh. pr. ton
Malm	12 sh. " "
Rosiner	20 sh. à 25 sh. " "
Oljeholdigt frø	18 sh. " "
Vallonée	24 sh. " "

alt til Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Hamburg m. fl. steder. Til Göteborg, Kristiania, Bergen m. fl. steder tillæg af 10 sh. Til Malmø, Stockholm, Riga og St. Petersburg et tillæg af 15 sh. pr. ton.

Almindelige forhold.

Trods mangelen af offentlig statistik, der tillader paa en paalidelig og nøjagtig maade at angive mængderne af exporten og importen fra og til Smyrna, fremfor alt med hensyn til den merkantile værdi af enhver artikel, kan man dog ved iagttagelse af visse fakta konstatere, at handelen ialmindelighed paa Smyrna er i stadig vekst siden nogle aar tilbage, takket være agerbrugets opsving og anlæg af jernbaner til det indre af Lilleasien. Udbyttet af visse produkter har fordoblet sig. Af mangel paa kommunikationsmidler mellem det indre af landet og kysten blev tidligere en stor del af jordbrugsprodukterne solgte paa stedet til lave priser eller oplagt i magasin uden gevinst for agerbrugeren. Forholdene er nu mere forandrede. Saa vel de større som de mindre jordbrugere finder god afsætning for sine produkter og opmuntres herved til at anskaffe tidsmæssigt materiel til dyrkning af jorden, som uden overdrivelse kan ansees som en af de rigeste i Asien.

Importen har naturligvis samtidig faaet et kanske altfor stort opsving. Ikke alene i Smyrna, men i de fleste byer langs jernbanelinjerne findes nu store depoter af alle slags varer, som Europa producerer.

Det er ogsaa af interesse at bemærke, at Smyrnas udenlandske handel har udvidet sine direkte forbindelser med flere fjerne lande, f. eks. Amerika, Canada, Australien og Indien. Forretningerne paa de nævnte lande formidledes forud ved mellemhænder i Europa, medens de nu sluttes direkte og udvikles mere og mere.

Aaret 1900 kan i almindelighed ansees som tilfredsstillende. Fra rent forretnings synspunkt seet, havde Smyrna forrige aar at gjenneingaa mange og uforudseede vanskeligheder. Først og fremst gav høsten af rosiner, bønner og vallonées ikke det gode resultat, som man ventede. Endvidere havde handelen helt siden mai maaned lige til september at gjenneingaa en ulykkelig periode, under hvilken nogle tilfælde af pest havde fremkaldt meget strenge karantæneforanstaltninger, som hæmmede forbindelserne dels mellem byen og det indre af landet, dels ogsaa med de øvrige tyrkiske havne og Grækenland. Heraf fremkaldtes stagnation i forretningsrørelsen, mangel paa fortjeneste for den kropsarbeidende klasse, urede i de maritime forbindelser og fremfor alt opsættelse med betaling af gjældsfordringer. Hertil kan lægges stigning i fragterne og mangel paa tonnager.

Industrien inden Lilleasien er fremdeles lidet udviklet og indskrænker sig hovedsagelig til mindre artikler foruden tilvirkning af tæpper; denne næringsgren blomstrer og synes at udvikle sig, særlig efterat flere byer sysselsætter sig med denne industri. Kvaliteterne veksler, men farverne og mønstrene er i almindelighed vakre og rige. Den sydafrikanske krig har haft en skadelig indvirkning paa exporten af tæpper til England, men derimod har efterspørgselen været større i Tyskland og Østerrige. Værdien af exporten af tæpper i forrige aar opgik til ca. 7 mill. francs.

Trævarer.

Det herværende trævaremarked viste forrige aar større livlighed end i de

foregaaende aar paa grund af den store byggevirksomhed, som udviklede sig. Ifølge tilforladelige opgaver byggedes forrige sommer ca. 1 000 større og mindre huse, for den større del af træ, d. v. s. reisverk af træ opføres, hvis mellemrum fyldes med sten for at give bygningen større modstandskraft mod jordrystelser. Lægger man hertil nybygninger i samtlige byer, som forsyner sig med træ fra Smyrna, og hvis huse opføres efter ovennævnte princip, indsees det let, at behovet for træ, bestemt til bygninger, maa være særdeles stort.

Tilvirkningen af figen- og rosinkasser sluger ogsaa betydelige kvantiteter af træ.

Den største del af den importerede trælast kommer fra Rumænien og Østerrige-Ungarn.

Nordisk træ nyder fremdeles efterspørgsel og importeres i mindre kvantiteter indirekte via Marseille.

Værdien af hele trælastindførselen opgik til ca. 2 200 000 francs og stillede sig i hovedsagen paa følgende maade:

Bord fra Rumænien	400 000 francs
Planker fra Østerrige	820 000 "
Firkantvirke fra Triest	200 000 "
Egevirke fra Fiume	350 000 "
Firkantvirke fra Canada	50 000 "
Pitchpine	80 000 "

J e r n.

Importen af jern til Smyrna opgik i det forløbne aar til ca. 7 000 tons, fordelt paa følgende lande:

Belgien: Jern (saakaldt fer marchand) no. 2 og 3, valset, jernbjelker, jern i knipper, plader m. m., opgaaende tilsammen til 3 000 tons; Sverige derimod forsynede det herværende marked med 2 000 tons jern til en middelpriis af £ 13. 0. 0 pr. ton. De øvrige 2 000 tons kom paa England, Tyskland og Østerrige. Forrige aars import til Smyrna udviser en ikke ubetydelig formindskelse, der hovedsagelig kommer af de usædvanlig høje noteringer.

P a p i r.

Importen af papir er hersteds fremdeles gjenstand for stor virksomhed. Østerrige, Tyskland og Danmark forsyner det herværende marked med trykpapir til en værdi af 60 000 francs. Priserne veksler mellem frcs. 36.50 og 41.50 pr. 100 kg. cif. Smyrna efter kvalitet og vægt. Omslagspapir af halm kommer fra Frankrige og Italien. Det franske papir sælges til en pris af ca. frcs. 20.00, medens det italienske koster blot frcs. 15.00 à 17.50 cif. Smyrna. Værdien af den aarlige import af omslagspapir af halm turde opgaa til frcs. 70 000.

Brunt omslagspapir, tilvirket af træmasse, er fremdeles gjenstand for stor efterspørgsel og importeres hovedsagelig fra Tyskland. Værdien af indførselen af nysnævnte papir opgaar til ca. frs. 100 000 à 30 francs pr. 100 kg. cif. Smyrna.

F y r s t i k k e r .

Fyrstikker importeres fremdeles i stor skala til Lilleasien, og værdien af disse turde kunne anslaaes til ca. frs. 475 000. Efterat flere af de større fabriker i Sverige har lykkedes at finde driftige agenter hersteds, er importen af svenske fyrstikker blevet flerdoblet, og kan værdien af denne anslaaes til frs. 30 000, hvilket beløb ifølge en med denne artikel fortrolig agents udsagn i indeværende aar kommer til at stige til 50 à 60 000 francs.

Man ser nu saa godt som udelukkende svenske fyrstikker i velstaaende familier samt i hoteller og klubber. Vore fornemste fabrikers produkter vinder almindelig anerkjendelse for sine gode egenskaber, og der er grund til at formode, at svenske fyrstikker har faaet fast fod paa det herværende marked.

S m y r n a s i m p o r t .

Denne opgik i aaret 1900 i værdi til 70 mill. francs mod 67 mill. francs i aaret 1899. De fornemste artiklers importværdi var i aaret 1900, angivet i francs:

Alkohol	800 000
Bomuld- og linmanufaktur samt jutevarer	19 000 000
Cement og kalk	500 000
Droger, kemiske og apotekervarer	500 000
Glasvarer	1 000 000
Jern o. d.	2 000 000
Kaffe	3 500 000
Kortvarer, blikkenslager- og jernvarer	3 500 000
Klæder, færdiggjorte	450 000
Klæde	1 500 000
Klipfisk	560 000
Læder og huder	3 000 000
Petroleum	1 800 000
Planker og bord m. m.	2 200 000
Soda	600 000
Silke	700 000
Stenkul	1 800 000
Spiger	700 000
Smør	800 000
Staal	150 000
Traad og garn	5 000 000
Fyrstikker	475 000
Øl	90 000

Af svenske og norske artikler indførtes i forrige aar fra Sverige ca. 2 000 tons jern til en værdi af frs. 650 000, fyrstikker for frs. 30 000; videre et mindre parti petroleumskogeapparater samt en del Eskilstunavarer. Mindre partier af svensk trælast var ogsaa gjenstand for import.

Fra Norge indførtes samtidig ca. 300 tønder medicintran, som nyder stor anseelse paa det herværende marked paa grund af sin gode kvalitet.

Smyrnas udførsel.

Udførselen fra Smyrna i aaret 1900 kan anslaaes til 107 mill. francs mod 94 mill. francs i aaret 1899. Blandt de lande, til hvilke Smyrna exporterer, indtager England fremdeles den fornemste plads. Derefter kommer Østerrige, Frankrige, Tyskland, Italien og de Forenede Stater m. fl. Blandt de fornemste artikler maa nævnes:

Bomuld	18 000	baller
Vallonée	55 000	tons
Byg	175 000	„
Figener	15 000	„
Rosiner	40 000	„
Lakritsrod	12 500	„
Bønner	16 000	„
Tæpper for	7 000 000	francs
Smørgelsten	20 000	tons

Sundhedstilstanden.

I begyndelsen af mai forrige aar konstateredes hersteds et tilfælde af den saakaldte byldepest. Skjønt sygdommen viste sig at være af særlig mild art og tilfældene saagodtsom sporadiske, vedtoges strenge karantæneforanstaltninger mod Smyrna i Tyrkiets samtlige havne og i Grækenland. Følgerne af denne strenge karantæne lod ikke længe vente paa sig: Tillands afbrydelse i forbindelserne med det indre af landet og tilsjøs med alle tyrkiske havne, deri indbefattet flere mindre havne, som hører under Smyrnas toldkammer; de fleste pakethaade ophørte at anløbe Smyrna, hvilket havde til følge, at tusinder af havnearbeidere, kjørere, stuere m. fl. blev uden arbejde; øgede omkostninger, ved losning af varer, som foregik ved Clazomènes, som ligger i 30 minutters afstand fra byen. De lidte tab i de fem maaneder, som karantænen varede, kan lavt anslaaes til flere mill. francs. De fleste lande og kommercielle centrum gaa ofte økonomiske kriser, fremkaldte af uforudseede og tilfældige omstændigheder, men disse kriser er en overgang og angriber blot en kategori af interesser, medens i Smyrna, som udelukkende er en kommerciel plads, den af karantænen fremkaldte krise varede flere maaneder, hvorunder al handel paa det nærmeste var ophørt.

Opgave over det samlede beløb af de ved konsulatet i Smyrna i aaret 1900 oppebaarne, afgifter:

Erlagte konsulatafgifter.

	Ved hovedstationen.	Ved vicekonsulsstationerne. Afgifternes Sum.	Heraf tilfaldt konsulen.	Sum af hvad der tilfalder konsulen.
Af svenske fartøier	frcs. —	frcs. —	frcs. —	frcs. —
„ norske —	„ 298.85	„ 268.00	„ 134.00	„ 432.85
	frcs. 298.85	frcs. 268.00	frcs. 134.00	frcs. 432.85

Expeditionsafgifter:

	Ved hoved- stationen.
For svenske expeditioner	frcs. —
„ norske —	„ 149.00
„ fælles —	„ 42.00
	frcs 191.00

Rangoon.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konstitueret konsul J. M. Wright.

Den norske skibsfart i aaret 1900. Af norske skibe ankom til Rangoon i aaret 1900 fra fremmede lande i ballast 16 dampskibe dr. 15 876 tons, med ladning ingen, samt til vicekonsulsstationen i Maulmein, ligeledes i ballast, 2 seilskibe dr. 1901 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning fra Rangoon 17 dampskibe dr. 17 174 tons og 1 seilskib dr. 829 tons samt fra vicekonsulsstationen i Maulmein 2 seilskibe dr. 1 901 tons, i ballast ingen.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 6 dr. 4 875 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 42. 17. 3, ved vicekonsulsstationen i Maulmein £ 6. 12. 11; af svenske skibe ved hovedstationen £ 17. 14. 0, ved vicekonsulsstationen ingen.

Aaret 1900 var for denne provins enestaaende fattigt paa begivenheder. Landet havde ro og fremgang. Høsten i 1899 var fortræffelig, og en hel del af Burmas overskud af fødemidler fandt veien til indiske havne til forsyning for de distrikter, hvor hungersnøden herskede. Adskillige nye jernbanelinjer blev aabnede for trafikken.

Værdien af de af „The Ruby Mines Co., Ltd.“ udvundne stene steg betydelig, idet den opgik til rs. 1 362 722 mod rs. 860 252 i 1898. Guldminerne i Kyoukpazat gav 1 196 ounces guld eller lidt mere end i aaret 1898, og Burmakulkompaniet udvandt 8 105¹/₂ tons kul mod 6 975 i 1898.

Petroleumsproduktionen steg fra 21 684 963 gallons i aaret 1898 til 32 142 304 gallons i aaret 1899.

Samlet omsætning. Følgende tal viser den samlede import og export af varer i aaret 1899—1900 og i de to foregaaende aar:

	1899—1900.	1898—1899.	1897—1898.
Import . . . rs.	48 697 999	55 442 979	55 737 001
Export . . . „	101 874 995	117 226 124	89 417 052

Importforretningen var ganske livlig, og udførselen af ris steg betydelig, da Indien paa grund af hungersnøden indførte et betydelig forøget kvantum. Ingen direkte handelsomsætning med Norge eller Sverige fandt sted i aarets løb. 30 norske og 3 svenske skibe anløb Burmas havne mod henholdsvis 40 og 3 i aaret 1898—1899.

Nationaliteten af de i fart paa Burma værende skibe var følgende:

	1899—1900.	1898—1899.
Britiske . . .	85.58 pct.	86.51 pct.
Norske og svenske	4.73 „	5.06 „
Tyske	5.45 „	6.24 „
Andre	4.24 „	2.19 „

Te a k t ø m m e r. Følgende tal angiver udførselen i de 3 sidste aar:

	1899—1900.	1898—1899.	1897—1898.
Til Europa . .	75 437 c. tons	73 706 c. tons	79 451 c. tons
„ Indien . . .	128 053 —	135 072 —	123 135 —

Ris. Det samlede til dyrkning af ris anvendte areal var 6 040 657 acres, og den samlede export opgik til 1 084 115 tons mod 1 298 445 tons i aaret 1898—1899. De vigtigste udførselshavne for denne vare er Rangoon, Bassein og Maulmein. Det største kvantum exporteredes til Europa og Afrika.

Helsingfors.

Aarsberetning for 1900 fra generalkonsul grev M. Björnstjerna, dateret 8de mai 1901.

Den norske skibsfart i 1900.

	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	246	15	9 498	16	9 744	-	-	7	4 723	7	4 723
Seilskibe	3	160	9	2 701	12	2 861	-	-	4	740	4	740
Sum	4	406	24	12 199	28	12 605	-	-	11	5 463	11	5 463
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	6	952	64	39 244	70	40 196	4	576	195	130 906	199	131 482
Seilskibe	14	1 038	24	6 491	38	7 529	1	89	112	39 856	113	39 945
Sum	20	1 990	88	45 735	108	47 725	5	665	307	170 762	312	171 427
Totalsum af ladede fartøier	24	2 396	112	57 934	136	60 330	5	665	318	176 225	323	176 890
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	1	722	2	1 191	3	1 913	-	-	12	6 934	12	6 934
Seilskibe	-	-	1	220	1	220	-	-	9	2 341	9	2 341
Sum	1	722	3	1 411	4	2 133	-	-	21	9 275	21	9 275
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	151	101 469	151	101 469	-	-	22	10 183	22	10 183
Seilskibe	2	820	85	34 596	87	35 416	-	-	12	3 000	12	3 000
Sum	2	820	236	136 065	238	136 885	-	-	34	13 183	34	13 183
Totalsum af ballastede fartøier.	3	1 542	239	137 476	242	139 018	-	-	55	23 458	55	23 458

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 390 594.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 820 689.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 1 046 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 568 dr. 220 659 tons,
til hovedstationen 79 dr. 28 803 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 872.59,
ved vicekonsulsstationerne kr. 11 818.25; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 6 781.72.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 819.92, ved vicekonsulsstationerne kr. 10 821.01; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 230.43. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 16 704.66.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 152.64, i svenske sager kr. 1 107.00, i andre sager kr. 62.78, ved vicekonsulsstationerne, i norske og svenske sager intet, i andre sager kr. 5.00.

Det samlede antal af de med ladning ankomne fartøier førende de forenede rigers flag udgjorde 403 dr. 149 365 tons, hvoraf 135 norske dr. 59 584 tons og 268 svenske dr. 89 781 tons.

Antallet af med ladning afgaaede saadanne fartøier opgik til 781 dr. 366 784 tons, hvoraf 323 norske dr. 176 890 tons og 458 svenske dr. 189 894 tons.

Den her opseilede bruttofragt er opgivet at have udgjort:

For norske ankomne fartøier . . .	fmk.	542 492
„ — afgaaede — . . .	„	3 917 624
		fmk. 4 460 116

For svenske ankomne fartøier . . .	fmk.	630 417
„ — afgaaede — . . .	„	3 506 295
		fmk. 4 136 712

eller for begge lande tilsammen fmk. 8 596 828.

Sammenlignes forholdet i de nævnte henseender i den sidste femaarsperiode, fremgaar følgende for den norske skibsfarts vedkommende:

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier.						
Ankomne med ladning . . .	128	65 521	138	69 764	162	69 873
— i ballast . . .	239	122 876	214	121 406	253	136 675
Sum	367	188 397	352	191 170	415	206 548

	1899.		1900		Middeltal.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier.						
Ankomne med ladning . . .	213	109 647	135	59 584	155	74 878
— i ballast . . .	235	138 823	243	139 764	237	131 909
Sum	448	248 470	378	199 348	392	206 787

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier.						
Afgaaede med ladning . . .	312	157 748	306	169 184	354	186 114
— i ballast.	55	30 649	47	22 659	60	19 987
Sum	367	188 397	353	191 843	414	206 101

	1899.		1900.		Middeltal.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier						
Afgaaede med ladning . . .	371	208 200	323	176 890	333	179 627
— i ballast	78	40 807	55	22 458	59	27 312
Sum	449	249 007	378	199 348	392	206 939

Den optjente bruttofragt i samme tidsrum udgjør i fmk.

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	Middeltal.
Norske	3 186 111	3 341 459	3 815 220	4 514 595	4 460 116	3 863 500

Den andel, som dampskibene har havt i denne fragtfart i sidste femaar, fremgaar af nedenstaaende tabel:

	1896.		1897.		1898.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Til Finland ankomne norske dampskibe	167	117 628	188	128 043	224	142 236
	1899.		1900.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
Til Finland ankomne norske dampskibe	302	192 232	240	153 322		

De i aaret 1900 i skibsfarten paa Finland beskjaeftigede norske skibes antal og tonnage viser ved sammenligning med det foregaaende aars en formindskelse af 71 fartøier af 49 659 tons draegtighed. I den sidste femaarsperiode indtager aaret 1900 en mindre fordelagtig plads saavel med hensyn til draegtigheden som antallet af de norske fartøier, som i samme har anløbet finske havne, idet de herhen hørende tal er 7 591 tons og 14 fartøier under de modsvarende middeltal for hele perioden. I de opseilede bruttofragters beløb viser der sig ligeledes en formindskelse mod det næstforegaaende aar af fmk. 54 479, men alligevel overstiger zifrene for aaret 1900 middeltalene for hele perioden med fmk. 596 616.

Angaaende dampskibenes deltagelse i fragtfarten paa Finland i aaret 1900 bemærkes, at sammenlignet med forholdene i nærmest foregaaende aar er de svenske dampskibes antal forøget med 55 dr. 33 175 tons, samt at de norske dampskibes antal er formindsket med 62 dr. 38 910 tons. Af den totale tonnage af svenske fartøier, som i aaret 1900 har besøgt Finland, falder 174 594 tons paa dampskibe og 46 065 tons paa seilskibe.

Fordelingen i aaret 1900 af den norske skibsfart mellem havnene i distrikt med hensyn til fartøiernes antal og drægtighed viser sig af følgende tabellaris sammendrag, særskilt for ankomne og afgaaede fartøier, hvorved ogsaa d andel, dampskibene i de forskellige havne har taget i denne skibsfar findes angivet:

Ankomne norske fartøier.

	Antal.	Tons.	Deraf dampskibe:	
			Antal.	Tons.
Helsingfors	32	14 738	19	11 657
Björneborg	47	24 002	31	19 200
Borgå	16	9 989	14	9 531
Brahestad	1	271	—	—
Ekenäs	3	2 151	2	1 947
Fredrikshamn . . .	25	15 487	15	11 129
Gamla Karleby . . .	4	3 525	4	3 525
Hangö	3	1 410	2	1 267
Jakobstad	16	11 291	15	11 171
Kotka	63	33 658	26	16 353
Kristinestad . . .	8	3 838	5	3 219
Mariehamn	—	—	—	—
Nystad	—	—	—	—
Raumo	9	5 956	7	5 355
Torneå	12	6 222	7	4 289
Uleåborg	13	9 504	11	8 327
Wasa	23	12 248	19	11 649
Wiborg	80	33 936	44	24 189
Åbo	23	11 122	19	10 514
Sum	378	199 348	240	153 322

Afgaaede norske fartøier.

	Antal.	Tons.	Deraf dampskibe.	
			Antal.	Tons.
Helsingfors	32	14 738	19	11 657
Björneborg	47	24 002	31	19 200
Borgå	16	9 989	14	9 531
Brahestad	1	271	—	—
Ekenäs	3	2 151	2	1 947
Fredrikshamn . . .	25	15 487	15	11 129
Gamla Karleby . . .	4	3 525	4	3 525
Hangö	3	1 410	2	1 267
Jakobstad	16	11 291	15	11 171
Kotka	63	33 658	26	16 353
Kristinestad . . .	8	3 838	5	3 219

	Antal.	Tons.	Deraf dampskibe.	
			Antal.	Tons.
Mariehamn	—	—	—	—
Nystad	—	—	—	—
Raumo	9	5 956	7	5 355
Torneå	12	6 222	7	4 289
Uleåborg	13	9 504	11	8 327
Wasa	23	12 248	19	11 649
Wiborg	80	33 936	44	24 189
Åbo	23	11 122	19	10 514
Sum	378	199 348	240	153 322

Ved sammenligning med forholdene i aaret 1899 viser det sig, at en formindskelse i aaret 1900 har fundet sted i de forenede rigers skibsfart paa Finland udgjørende med hensyn til de derved sysselsatte fartøiers antal og tonnage 28 skibe dr. 17 514 tons. Samme forhold finder ogsaa sted med hensyn til de erlagte konsulatavgifters beløb, idet der i aaret 1900 viser sig en formindskelse af fmk. 1 257. Den hovedsageligste formindskelse falder paa vicekonsulsstationen i Åbo med fmk. 970, hovedstationen med fmk. 663 samt vicekonsulsstationerne i Uleåborg, Borgå, Hangö og Kotka med respektive fmk. 557, 536, 406 og 349. Nogen nævneværdig forøgelse i afgiftsbeløbet forekommer blot ved vicekonsulsstationerne i Fredrikshamn, Jakobstad og Ekenäs med respektive fmk. 980, 804 og 668.

I aarets løb er hverken noget svensk eller noget norsk fartøi blevet solgt inden distriktet. Derimod er for svensk regning erhvervet i Helsingfors finsk dampslup „Heros“ dr. 16 tons. For norsk regning er derimod i aaret 1900 intet fartøi erhvervet i Finland.

Som gjenliggende til næste aar i distriktets havne fandtes ved udgangen af aaret 1900 kun ét svensk fartøi og intet norsk.

Af i aaret 1900 paa de finske kyster indtrufne forlis af svenske eller norske fartøier er kun at anmelde norsk damper „Livorno“ fra Bergen, som den 1ste august paa udgaende fra Uleåborg grundstødte udenfor Marjaniemi fyr og senere blev vrag. Hele besætningen reddedes.

Fragterne ved udskibningen af trælast i aaret 1900 i de for saadan export vigtigste havne i distriktet er blevet afsluttet til nedenfor angivne rater, beregnede pr. Petersburger standard eller 165 engelske kubikfod, hvor ikke anden beregningsmaade findes angiven:

Fra Helsingfors: Til Kjøbenhavn 21 à 24 rmk., det øvrige Danmark 23 à 24 rmk., tyske Østersøhavne 23 à 25 rmk., Nordsøhavne 33 rmk., Holland 17 fl., Belgien 44 à 45 fr. i mai og juni og 55 à 55 i juli og august, Nordfrankrige 37 à 38 fr. i mai og 52 fr. i juli, den Biscayiske Bugt 43 à 45 fr., London 30 sh. i mai, 35 sh. i juli, 37 sh. 6 d i august, 40 sh. i september og 42 sh. 6 d i oktober, kulhavnene paa Englands østkyst 26 sh. i mai og 32 sh. 6 d i juli, Firth of Forth 24 à 25 sh. i mai og 27 sh. 6 d i juli, Englands øvrige østkysthavne 27 sh. 6 d i mai, den Engelske Kanal

35 sh. i mai og 40 sh. i juli, Cadiz 75 fr. i mai, Sevilla 80 fr. i mai, Malaga, Almeria, Cartagena, dampskibe 70 fr. i mai og 80 fr. i august, Alicante, Valencia, Tarragona, seilskibe 65 fr. i mai og 75 fr. i september, Barcelona, dampskibe 75 fr. i mai, seilskibe 70 fr. i mai, 80 fr. i september, dampskibe 90 fr. i oktober.

Fra Björneborg: Til Aberdeen 39 à 40 sh. i august, Berwick on Tweed 35 sh. i mai, Blyth 34 sh. i juni, Garston 45 sh. i mai, Grangemouth 36 à 37 sh. i juli, Granton 30 sh. i juni, Grimsby 30 sh. i mai og juli samt 45 sh. i august, Great Yarmouth 43 sh. i juli, Hull 27 sh. i mai og 45 sh. i september, Firth of Forth 27 sh. i mai, 30 sh. i juni og 45 sh. i september, London 30 sh. i juni, 43 sh. i juli og 44 sh. i august, Peterhead 40 sh. i mai og 50 sh. i august, River Tyne 42 à 45 sh. i august, Tayporth 26 sh. i mai og 37 sh. i august.

Fra Fredrikshamn i august: Til Lübeck 27 rmk., London 27 sh., Havre 39 fr., Bordeaux 75 fr., Marseille 80 fr., Gand 50 fr.

Fra Kotka i august: Til Lübeck og Kiel 21—28 rmk., Bremen 32—35 rmk., Kjøbenhavn 24—32 rmk., Amsterdam og Zaandam 16 $\frac{3}{4}$ —22 fl., Antwerpen 44—47 fr., Ostende 44—53 fr., Gent 60 fr., London 32 sh. 6 d—47 sh. 6 d, Rochester 32 sh. 6 d—37 sh., kulpladse 26 sh.—35 sh., Calais 43 fr., Boulogne 60 fr., Honfleur 49 fr., St. Nazaire 60 fr., Nantes 75 fr., Marseille 75 fr.

Fra Wiborg: Til Kjøbenhavn 23 rmk. i mai, 23.50 rmk. i juni, 25 rmk. i juli, 26 rmk. i august, 29.50 rmk. i oktober, London 34 sh. i mai, 34 sh. 6 d i juni, 35 sh. i juli, 38 sh. i august, 40 sh. i oktober, Grimsby 34 sh. 6 d i mai, 35 sh. i juni, 36 sh. i juli, 38 sh. i august, West Hartlepool 36 sh. i mai, 36 sh. 6 d i juni, 37 sh. i juli, 39 sh. i august, 40 sh. i oktober, Great Yarmouth 36 sh. i mai, 38 sh. i juni, 39 sh. 6 d i juli, 40 sh. i august, St. Servan 46 fr. i mai, 48 fr. i juni, 49 fr. i juli, 55 fr. i august, 67 fr. i oktober, Bordeaux 50 fr. i mai, 51 fr. i juni, 52 fr. i juli, 53 fr. i august, Marseille 70 fr. i mai, 71 fr. i juni, 72 fr. i juli, Dieppe 46 fr. i mai, 47 fr. i juni, 48 fr. i juli, 50 fr. i august, Amsterdam 19 fl. i mai, 19.50 fl. i juni, 21 fl. i juli, 24 fl. i august, 26.50 fl. i oktober, Lübeck 23 rmk. i mai, 23.50 rmk. i juni, 25 rmk. i juli, 28 rmk. i august, 30 rmk. i oktober, Wismar 24 rmk. i mai, 25 rmk. i juni, 26 rmk. i juli, 27 rmk. i august, 28 rmk. i oktober, Tunis 70 fr. i mai, 73 fr. i juni, 75 fr. i juli, 90 fr. i august, 100 fr. i oktober, Ostende 43 fr. i mai, 44 fr. i juni, 45 fr. i juli, 50 fr. i august, 58 fr. i oktober, St. Nazaire 44 fr. i mai, 46 fr. i juni, 49 fr. i juli, 56 fr. i august, 60 fr. i oktober.

Sjøfolks af- og paamønstring har ved hovedstationen omfattet:

Fra svenske fartøier afmønstredes 13 mand og fra norske fartøier 7 mand.

Paamønstrede blev paa svenske fartøier 21 mand og paa norske fartøier 14 mand.

Den betingede maanedshyre har for disse udgjort:

For maskinister . . .	kr. 220.00	For fyrbødere . . .	kr. 36.00—54.00
„ styrmænd . . .	90.00	„ letmatroser . . .	35.00—40.00
„ tømmermænd . . .	55.00	„ kullempere . . .	30.00—32.00
„ baadsmænd og		„ jungmænd . . .	20.00—30.00
matroser . . .	50.00—54.00		

Ved vicekonsulatet i Kotka afmønstreredes paa svenske fartøier 2 mand og paa norske fartøier 9 mand.

Paamønstrede blev paa svenske fartøier 5 mand og paa norske fartøier 25 mand. Maanedshyernerne udgjorde:

For 1ste styrmænd . . .	kr. 65.00—75.00	For matroser . . .	kr. 40.00—64.00
„ 2den — . . .	60.00	„ letmatroser . . .	27.00—45.00
„ fyrbødere . . .	40.00—50.00	„ jungmænd . . .	21.00—35.00

Ved vicekonsulatet i Wasa afmønstreredes fra svenske fartøier 5 mand og paamønstreredes 6 mand.

Ved vicekonsulatet i Wiborg afmønstreredes fra svenske fartøier 6 mand og paamønstreredes 4 mand, samt paa norske fartøier afmønstreredes 5 mand og paamønstreredes 11 mand.

Betingede maanedshyrer:

For maskinister . . .	kr. 180.00	For kullempere . . .	kr. 35.00—40.00
„ styrmænd . . .	100.00	„ letmatroser . . .	36.00
„ fyrbøder . . .	50.00	„ jungmænd . . .	15.00—20.00
„ matroser . . .	39.00—55.00		

Ved vicekonsulatet i Åbo afmønstreredes fra svenske fartøier 7 mand og paamønstreredes 7 mand; paa norske fartøier paamønstreredes 1 mand.

Ved vicekonsulaterne i Hangö, Gamla Karleby og Torneå afmønstreredes fra norske fartøier respektive 7, 2 og 1 mand.

Ingen rømninger fra svenske eller norske fartøier er i aaret 1900 blevet anmeldt for generalkonsulatet.

Ingen sjømandsanvisninger er i aarets løb blevet udfærdiget ved generalkonsulatet.

Af breve er til generalkonsulatets adresse ankommet til svenske sjømænd et antal af 572 samt til norske sjømænd 539, eller tilsammen 1111 breve.

Pas er ved generalkonsulatet i aaret 1900 blevet udfærdiget i et antal af 288 for tilsammen 383 svenske og 127 norske undersaatte.

I nationalitetsmatriklen er i aaret 1900 blevet indført 198 svenske og 13 norske undersaatte.

Journalen over indgaaede skrivelser og telegrammer viser i aaret 1900 et antal af 1 044.

Antallet af de fra generalkonsulatet i aaret 1900 afgaaede skrivelser og telegrammer har udgjort:

Til udenrigsdepartementet	88
„ kommerce-kollegiet	109
„ departementet for det indre	83
„ legationen i St. Petersburg	20
„ generalguvernør-embedet	20
„ andre myndigheder	10
„ vicekonsulerne i distriktet	416
„ private personer	137

eller tilsammen 883

Generalkonsulatets embedslokale har ligesom i de fjorten foregaaende aar ogsaa i aaret 1900 befundet sig i anden etage i huset nr. 2 B i Manegegatan og har ligesom tidligere været holdt aabent idetmindste fra kl. 11 fm. til 3 em. Desuden er ogsaa til andre tider af døgnet, naar anmodning derom er blevet fremsat, embedsmæssig bistand saavidt muligt ydet svenske og norske undersaatter.

Den for de svenske og norske arbeidere i Finland grundede kasse for syge- og begravelseshjælp har ogsaa i aaret 1900 havt fremgang. Kassen, som ved udgangen af regnskabsaaret 1899 eiede en kontant beholdning af fmk. 7 444.86, udviste ved udgangen af sidste regnskabsaar en kontant beholdning af fmk. 7 707.87; altsaa en forøgelse af fmk. 263.01. I sygehjælp er i aarets løb af kassens midler blevet udbetalt et beløb af fmk. 661.70. Aarsafgiften for deltagerne udgjør fmk. 18.00.

Det „Svensk-Norska Gillet“ i Helsingfors har nu et medlemsantal af 191.

Som understøttelse eller laan til 39 ubemidlede svenske og norske undersaatter er i aarets løb blevet udbetalt et beløb af fmk. 420.

Finlands skibsfart og vareomsætning med fremmede lande i aaret 1900.

Helsingfors.

Byens havn besøgte i aaret 1900 af 4 701 fartøier med en samlet drægtighed af 605 859 tons.

Af fremmed nationalitet var 79 svenske fartøier dr. 28 803 tons, 60 tyske dr. 24 559 tons, 32 norske dr. 14 738 tons, 31 engelske dr. 22 979 tons, 21

danske dr. 7 530 tons, 10 spanske dr. 10 115 tons, 4 belgiske dr. 3 911 tons, 4 nederlandske dr. 1 952 tons og 2 franske dr. 2 212 tons.

Skibsfarten aabnedes den 30te april 1900 af „Sampo“, og havnene var aabne endnu den 31te december.

Værdien af den totale import fra Rusland og udlandet til Helsingfors i aaret 1900 opgik til et samlet beløb af fmk. 66 222 366 mod fmk. 62 350 148 i aaret 1899, hvilke tal allerede da angaves som det høieste, noget aar har havt at opvise i de sidste 27 aar.

Af indførselsbeløbet for aaret 1900 falder ca. fmk. 48 462 000 paa importen fra udlandet og ca. fmk. 17 800 000 paa importen fra Rusland mod respektive fmk. 45 200 000 og fmk. 17 100 000 i aaret 1899. Fra steder inden landet er desuden i aaret 1900 til Helsingfors blevet importeret varer til et samlet beløb af fmk. 1 952 406 mod et beløb af fmk. 2 154 594 i aaret 1899. De fornemste indførselsartikler har bestaaet af mel for ca. fmk. 6 522 000, metaller og metalarbejder, jern og staal for ca. 6 495 000 fmk., maskiner og maskindele, motorer, redskaber og apparater for ca. 5 268 000 fmk., raasukker for ca. 4 318 000 fmk., tøier for ca. 4 106 000 fmk., stentøi for ca. 3 240 000 fmk., kaffe for ca. 2 556 000 fmk., spindestoffe af bomuld, oprevet, og vat samt faareuld for ca. 2 380 000 fmk., færdige klæder for ca. 2 079 000 fmk., gummi og guttapercha samt tilvirkninger deraf for ca. 2 063 000 fmk., korn for ca. 1 716 000 fmk., petroleum for ca. 1 586 000 fmk., vine, ikke mousserende, for ca. 1 559 000 fmk., ubearbejdet tobak for ca. 1 220 000 fmk., garn og traad for ca. 1 208 000 fmk. og spirituosa for ca. 1 180 000 fmk.

Værdien af hele exporten fra Helsingfors til Rusland og udlandet steg i aaret 1900 til et samlet beløb af fmk. 11 069 313 mod fmk. 9 059 207 i aaret 1899. Af exporten falder ca. fmk. 2 737 000 paa udførselen til Rusland og ca. fmk. 8 332 000 paa udførselen til udlandet. Den fornemste exportartikel var trævarer (ca. 154 720 kubikmeter til en samlet værdi af fmk. 5 385 291). De hovedsageligste afsætningssteder var England med en værdi af 2 134 000 fmk., Belgien med ca. 908 000 fmk., Spanien med ca. 840 000 fmk., Frankrige med ca. 681 000 fmk., Nederlandene med ca. 429 512 fmk., Tyskland med ca. 248 000 fmk., Danmark med ca. 126 000 fmk., Sverige med ca. 16 180 fmk. og Rusland med ca. 1 900 fmk. Af øvrige exportartikler i aaret 1900 turde særskilt kunne nævnes træmasse og papir samt papirarbejder til en værdi af ca. 1 980 000 fmk., fartøjer og baade for ca. 767 000 fmk., træarbejder for ca. 500 000 fmk., tøjler for ca. 479 000 fmk. samt huder og skind tilligemed tilvirkninger deraf for ca. 403 000 fmk.

Björneborg. (Fra vicekonsulen.)

I. H a n d e l e n .

Byens handelsomsætning med udlandet udviser i aaret 1900 en import af fmk. 6 520 339 mod fmk. 7 065 236 i aaret 1899 samt en export af fmk. 14 575 757 mod fmk. 13 543 472 i aaret 1899.

Vareomsætningen mellem denne by og de forenede riger i aaret udgjorde: Import fmk. 637 312 mod fmk. 902 742 i aaret 1899 og export fmk. 111 245 mod fmk. 97 346 i aaret 1899.

II. S k i b s f a r t e n .

Havnen besøgte i aaret af 333 dampskibe dr. 178 691 reg.-tons og 216 seilskibe dr. 43 825 reg.-tons eller tilsammen 549 fartøier dr. 222 516 reg.-tons.

Af det hele antal gik 22 dampskibe og 42 seilskibe dr. respektive 17 749 tons og 7 019 tons under svensk flag samt under norsk flag 30 dampskibe og 14 seilere dr. resp. 17 973 og 4 052 reg.-tons.

Tilgangen af fragtsøgende fartøier var i begyndelsen af aaret tilfredsstillende, men samtidig som fragterne senere steg, blev ogsaa tilgangen af fartøier mindre.

Borgå. (Fra vicekonsulen.)

Værdien af hele importen opgik i aaret 1900 til fmk. 1 524 452 mod fmk. 1 314 405 i aaret 1899. De fornemste indførselsartikler var korn (malet og umalet) til en værdi af fmk. 531 393, kaffe til en værdi af fmk. 167 944 og tøj til en værdi af fmk. 132 403.

Værdien af hele exporten opgik i aaret 1900 til fmk. 3 346 333 mod fmk. 3 141 152 i aaret 1899. Næsten hele exportbeløbet falder paa artikelen trævarer, nemlig 119 223 kubikmeter til en værdi af fmk. 3 286 047. Det gjenstaaende beløb af fmk. 60 286 fordeler sig mellem artiklerne karve til en værdi af fmk. 6 086 og to dampbaade til en værdi af fmk. 54 200.

Havnen besøgte i aaret af 108 fartøier dr. 55 453 tons. Af disse fartøier var 38 finske dr. 7 882 tons, 16 engelske dr. 13 922 tons, 16 norske dr. 9 989 tons, 13 danske dr. 6 722 tons, 6 spanske dr. 7 339 tons, 6 svenske dr. 4 369 tons, 6 tyske dr. 3 286 tons, 5 russiske dr. 156 tons og 2 franske dr. 1 788 tons.

Fredrikshamn. (Fra vicekonsulen.)

Den inden hele landet raadende almindelige uro har ogsaa udøvet sit tryk paa forholdene paa dette sted, saa at den livlighed, som gav sig tilkjende i de sidste aar, i det nu tilendebragte aar er blevet meget afsvækket.

Omsætningen har saavel med hensyn til import som til export nu været mindre end i de tidligere aar.

Skibsfarten aabnedes den 10de mai samt fortsatte lige til den 16de december, da havnene belagdes med is.

Distriktet blev i aaret besøgt af 296 fartøier med en samlet drægtighed af 94 536 tons, kystfartøier dog ikke medregnede. De forenede rigers fartøier har anløbet stationen i følgende antal:

12 svenske fartøier dr.	9 565 tons
25 norske — „	15 487 „

Exporten, som hovedsagelig bestod af trævarer, saavel sagede som usagede, hvoraf udskibedes 1 648 390 kub.fod, samt fisk, kjønrrøg og tjære, opgik til en totalværdi af fmk. 2 059 000.

Importen har i lighed med, hvad tilfældet har været i tidligere aar, bestaaet af korn, sukker, tobak samt manufaktur- og kolonialvarer til en samlet værdi af 274 900 fmk.

Ingen ulykkestilfælde eller epidemier har fundet sted i det forløbne aar.

Hangö. (Fra vicekonsulen.)

Hangö havn, hvorigjennem hovedsagelig formidles speditionsgodstrafik, har ved statsisbryderne „Sampo“s og „Murtaja“s hjælp i aaret 1900 uden afbrydelse været aaben for sjøfarten fra januar til marts maaned.

Hangös havn besøgte i aaret 1900 af 633 damp- og seilfartøier af forskjellig nationalitet med en samlet drægtighed af 315 635 reg.-tons. Af fartøierne var 526 russiske og finske dr. 252 810 tons, 51 danske dr. 25 990 tons, 19 svenske dr. 8 389 tons, 15 tyske dr. 7 524 tons, 10 engelske dr. 9 201 tons, 6 spanske dr. 8 034 tons, 3 hollandske dr. 2 277 tons samt 3 norske dr. 1 410 tons.

Blandt importartiklerne kan nævnes 64 150 kg. sild og 118 508 kg. brisling til en samlet værdi af fmk. 73 065 samt 2 110 kg. tørfisk til en værdi af fmk. 1 370.

Importen fra forskellige lande over Hangö udgjorde i aaret 1900 fmk. 6 100 450 og exporten fmk. 25 500 540.

I aaret 1900 emigrerede herover til transatlantiske steder 4 780 mænd, 2 920 kvinder og 1 092 børn.

Kotka. (Fra vicekonsulen.)

Kotkas havn aabnedes for skibsfarten den 10de mai af den i Kotka hjemmehørende bugserbaad og isbryder „Luppi“.

Den egentlige skibsfart tog sin begyndelse 12te mai, da seilfartøjerne begyndte at ankomme.

I aaret 1900 har Kotka været besøgt af ialt 555 fartøier med en samlet tonnage af 232 524 reg.-tons, heri ikke medregnet fartøier paa 30 reg.-tons og derunder.

Fartøjerne repræsenterede følgende nationaliteter med hosføjede drægtighed, 219 finske dr. 62 073 tons, 93 tyske dr. 44 497 tons, 63 norske dr. 33 658 tons, 60 danske dr. 23 056 tons, 55 svenske dr. 24 955 tons, 32 engelske dr. 27 882 tons, 19 russiske dr. 2 628 tons, 5 spanske dr. 6 170 tons, 5 hollandske dr. 4 133 tons, 3 franske dr. 2 362 tons og 1 italiensk dr. 1 110 tons.

Af disse fartøier er 8 svenske seilskibe og 4 svenske dampskibe ankomne med ladning. De øvrige indkomne fartøier ankom enten tomme, i ballast eller fra andre finske eller russiske havne med partiel ladning, hvilke enten kompletterede sin ladning i Kotka eller indtog fuld ladning af trævarer.

Frugtbælbene for de fra Kotka med svenske og norske fartøier afskibede træladninger udgjorde:

For svenske fartøier	fmk. 467 488
„ norske —	„ 713 413

Trævarefragterne har i aaret 1900 været meget fordelagtige for saavel damp- som seilskibe. De sidstnævnte begyndte allerede ved skibsfartens aabning med fragter, som med fra 5 til og med 25 pct. oversteg de i aaret 1899 betalte fragter, og som til slutning naaede en høide, som har været ukjendt i en lang række aar.

Skjønt fartøiernes udgifter til hyrer og proviant etc. har været betydelig høiere end vanligt, har skibsfarten i aaret 1900 dog i almindelighed givet rederierne et meget tilfredsstillende resultat.

Uagtet salget og skibningen af trævarer i aaret 1900 var ganske livlig, har exporten dog ikke steget til nogen betydelig høiere kvantitet end i aaret 1899. At saa ikke har skeet, har sin grund i de fra dette aar endnu følbare følger af den da usædvanlig høie vandstand, der hindrede nedflødning til sagbrugene af store kvantiteter af last, hvorved ogsaa den vanlige beholdning af færdigsaget vare for dette aars skibning i betydelig grad reduceredes. Dette

har for exportørerne været saa meget mere at beklage, som trævareprisen i 1900 stillede sig meget gunstig, og store tab har ogsaa derigjennem rammet Kotkas exportører.

Den hovedsageligste indførsel til Kotka bestod af rugmel til en værdi af fmk. 960 233, harpiks fmk. 323 540, stenkul fmk. 309 984, kemikalier fmk. 236 179, hvedemel fmk. 224 039, maskiner fmk. 197 201, kaffe fmk. 124 904.

Den hovedsageligste udførsel bestod af sagede trævarer til en værdi af fmk. 13 351 290, træmasse og træpap fmk. 1 252 611, plankekub fmk. 266 670, props og cellulosekub fmk. 250 944, kalveskind (utilberedte) fmk. 123 673.

Kristinestad.

Værdien af hele importen udgjorde i aaret 1900 fmk. 1 257 256 mod fmk. 1 358 513 i aaret 1899. Af indførselsbeløbet falder fmk. 241 786 paa artikelen rugmel, fmk. 226 522 paa hvedemel og fmk. 143 271 paa kaffe.

Værdien af hele exporten, hvoriblandt trævarer for fmk. 1 646 986 opgik i aaret 1900 til et samlet beløb af fmk. 1 797 141 mod fmk. 2 144 268 i aaret 1899.

Havnen besøgte i aaret af 144 fartøier dr. 55 161 tons, hvoraf 95 finske dr. 26 727 tons, 15 svenske, dr. 6 286 tons, 10 danske dr. 4 195 tons, 8 norske dr. 3 838 tons, 6 engelske dr. 5 266 tons, 5 spanske dr. 6 753 tons, 1 hollandsk dr. 873 tons og 1 russisk dr. 130 tons.

Tammerfors. (Fra vicekonsulen.)

Som beklageligt nok overalt i Finland modtoges aaret 1900 ogsaa i Tammerfors og dets omegn med uro og bekymring, foraarsaget af saavel politisk som økonomisk tryk; til forklaring af det sidstnævnte kan følgende faktorer nævnes, nemlig: knap tilgang paa og sterk efterspørgsel efter penge samt som følge deraf høie rentesatser ($6\frac{1}{2}$ og 7 pct.) og synkende værdier af obligationer og aktier, hvilke hæmmende omstændigheder til trods for særlig heldige exportforhold og en middelsgod høst har gjort sig gjældende aaret igjennem til stor skade for industri og handel.

Indskrænkninger begyndte at forekomme saavel inden større og mindre industrielle fabrikanlæg som ogsaa inden haandverket, medførende for arbejderne formindsket løn og for handelen i almindelighed mindre vareomsætning og import. Uheldigvis fandt ogsaa en stor del af kropsarbejderne her i trakten, forledet dertil af samvittighedsløse agitatorer, for første gang paa at sætte igang en streik gjennem overdrevent høie fordringer; begyndelsen gjordes af

murerne, til hvilke lidt efter lidt alle af disse beroende arbejdere, saasom stenarbejdere, tømmere, haandlangere m. fl. sluttede sig, dels frivillig, dels tvungne dertil, saa at bygningsvirksomheden laa totalt nede under største delen af sommeren. Først sent paa sommeren bilagdes streiken, efterat den havde kostet de streikende hundredetusinder af mark uden nogetsomhelst vederlag.

Den industrielle udvikling hæmmedes betydelig af de ovenfor nævnte uheldige forhold.

Trævareindustrien. Sagningen af tømmer var i aarets første halvdel næsten ligesaa stor som det foregaaende aars, men da salget i løbet af høsten og for det kommende aar stillede sig særlig flaut, og priserne for ringere virke viste en sterkt faldende tendens, formindskedes tømmerafvirkningen betydelig i aarets sidste halvdel, og eierne synes at være besluttet paa ikke til underpris at kaste sine beholdninger ind paa det for nærværende overfyldte marked.

Brændevæden holdt sig i det hele taget i samme pris som aaret forud, men viste mod slutningen nogen tilbøjelighed til at falde, et forhold, som endnu mere end forud hæmmede torvspekulationen.

Jordbruget. Ihvorvel landmændene inden landet kan glæde sig ved en i almindelighed god høst, holder priserne paa landmandsprodukter sig dog temmelig høje; for rug betaltes fmk. 13, for byg fmk. 11 og for havre fmk. 7, alt pr. hektoliter; for hø betaltes i gennemsnit 8 penni pr. kg. og for poteter fmk. 6 pr. hektoliter. Middelprisen for meierismør udgjorde fmk. 2.60 og for bondesmør fmk. 2.20 pr. kg.

Af heste exporteredes blot et faatal fra Tammerfors, hvorimod dets nærmeste nabo, landets hovedstad, Tavastehus, havde at opvise en ganske betydelig omsætning deri, idet eksempelvis paa et eneste marked opkøbtes 500 heste, for største delen bestemte for export til Sverige. Priserne stillede sig ogsaa betydelig lavere end aaret forud, og duelige arbejdsheste kunde erholdes til fmk. 300—350.

Wasa. (Fra vicekonsulen.)

Efterat isbryderen „Murtaja“ den 6te mai med lethed havde aabnet skibsfarten hersteds, fortsatte samme til den 2den december.

I aarets løb er havnen blevet besøgt af 341 fartøier dr. 140 077 tons, hvoraf 188 finske dr. 71 737 tons, 49 svenske dr. 13 419 tons, 34 tyske dr. 16 739 tons, 23 norske dr. 12 248 tons, 17 danske dr. 9 140 tons, 11 russiske dr. 3 213 tons, 10 engelske dr. 7 280 tons, 3 spanske dr. 3 639 tons, 3 hollandske dr. 1 013 tons, 2 østerrigske dr. 776 tons, 1 belgisk dr. 873 tons.

Heldigvis har ikke noget havari i aarets løb rammet svenske eller norske fartøier inden dette distrikt.

Værdien af hele importen opgik i aaret 1900 til et samlet beløb af fmk. 15 297 979 mod fmk. 16 041 464 i aaret 1899, medens de modsvarende værdier af den lokale export opgik til fmk. 3 944 221 og fmk. 4 028 479.

De fornemste importartikler i aaret 1900 var mel med fmk. 2 630 751, korn fmk. 1 933 227, kaffe fmk. 1 807 083, sukker fmk. 1 555 686, stenkul og kokes fmk. 797 878, bomuld fmk. 632 241, maskiner fmk. 494 940, fisk (amerikansk) fmk. 468 344, tøj fmk. 428 341, jern og staal samt arbejder deraf fmk. 424 387, tæg fmk. 290 966, gryn fmk. 286 923 og fisk (tørret og saltet) fmk. 212 937.

De fornemste udførselsartikler i aaret 1900 var sagede trævarer med fmk. 1 775 341, havre fmk. 477 897, tjære fmk. 367 335, cellulosekub og props fmk. 244 023, rug fmk. 168 728, fisk, fersk og saltet, fmk. 127 764 og bomuldstøj fmk. 114 721.

Viborg. (Fra vicekonsulen.)

Efter en middelskold vinter i aaret 1899—1900 aabnedes skibsfarten hersteds den 14de mai.

De forenede rigers skibsfart paa Viborg i aaret 1900 fremgaar af følgende oversigt:

Med ladning ankom ialt:

75 svenske fartøier	dr.	13 391	reg.-tons
39 norske	—	„ 10 918	—

I ballast ankom:

21 svenske fartøier	dr.	16 134	reg.-tons
41 norske	—	„ 23 018	—

Med ladning afgik:

62 svenske fartøier	dr.	28 594	reg.-tons
69 norske	—	„ 30 256	—

I ballast afgik:

4 svenske fartøier	dr.	931	reg.-tons
11 norske	—	„ 3 680	—

Bruttofragterne udgjorde:

For ankomne svenske fartøier	.	.	.	.	fmk.	100 330
„ — norske	—	.	.	.	„	152 550
„ afgaaede svenske	—	.	.	.	„	459 110
„ — norske	—	.	.	.	„	523 200

Ved transporten af trævarer er af svenske og norske fartøier ialt blevet anvendt 130 stk. eller 63 dampskibe og 67 seilfartøier, hvoraf 25 svenske og 38 norske dampskibe samt 37 svenske og 30 norske seilskibe.

83 skrivelser er i aaret blevet afsendt fra vicekonsulatet, af hvilke 38 stk. til generalkonsulatet og 45 stk. som svar paa indgaaede forespørgsler m. m.

Åbo. (Fra vicekonsulen)

Paa svenske fartøier er paamønstret 7 mand og afmønstret 7 mand; paa norske fartøier paamønstredes 1 mand, hvorimod ingen afmønstring fandt sted.

Blandt importartiklerne fra de forenede riger til Åbo kan nævnes:

Cement med 2 087 600 kg., fisk, saltet 188 595 kg., do. tørret 65 995 kg., jernmalm 12 738 800 kg., jern og staal i stænger 923 500 kg., do. i plader 859 647 kg., maskiner og dele deraf 347 723 kg., oljer, alle slags 32 345 kg., kvarts 705 000 kg., tran 26 870 kg., mursten 25 000 stk. og ildfast sten 298 250 stk.

Til Norge har ingen direkte export fundet sted.

Den udenrigske skibsfart formidledes af:

570 finske, 71 russiske, 38 svenske, 23 norske, 26 danske, 34 tyske og 15 engelske fartøier, ialt 777 fartøier dr. 294 915 reg.-t

Den fornemste export til andre lande udgjordes af:

Saget virke 42 562 std., havre 2 484 087 kg., rug og byg 221 835 kg.

H ø s t f o r h o l d e n e .

Ifølge den af landbrugsstyrelsen udgivne aarsberetning har de i slutningen af august og første halvdel af september indtrufne frostnætter i hele landet nedsat de forventninger, som det varme og smukke veir i største delen af sommeren havde vakt til live.

Særdeles skjæbnesvanger viste frosten sig at være i Uleåborg län, hvor den afstedkom næsten fuldstændig misvekst, men ogsaa i enkelte dele af Wasa, Kuopio og Wiborg län har den fremkaldt en følelig forringelse i afkastningen.

I de øvrige län har rugen givet en baade i kvantitet og kvalitet tilfredsstillende afkastning, og af vaarsæd samt poteter har man erholdt en middels-høst. Havren er paa de fleste steder fuldt tjenlig til udsæd. Ogsaa høghøsten har overalt, undtagen i Uleåborg samt dele af Wasa og Wiborg län været middelsgod, og da aarets halmhøst i almindelighed er nogenlunde rigelig, turde nogen egentlig fodermangel ikke komme til at opstaa undtagen i den nordre del af Uleåborg län. Det kan derfor siges, at den største del af landet har faaet et fuldt ud middelsgodt aar.

Finlands folkemængde opgik ved indgangen af aaret 1900 til 2 673 200 personer, og ved den ved slutningen af aaret anstillede folketælling viste det sig, at byernes indvaanere udgjorde et antal af 327 019 personer. De fire fornemste byer var Helsingfors med 96 000, Åbo med 41 800, Tammerfors med 38 200 og Wiborg med 37 000 indvaanere.

Lissabon.

*Aarsberetning for 1900 fra konstitueret generalkonsul Carl Bock,
dateret 22de august 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	10 960	79	46 508	97	57 468	5	2 921	23	10 770	28	13 691
Seilskibe	-	-	13	5 252	13	5 252	3	935	2	434	5	1 369
Sum	18	10 960	92	51 760	110	62 720	8	3 856	25	11 204	33	15 060
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	17	10 481	39	23 349	56	33 830	13	7 874	63	34 953	76	42 827
Seilskibe	1	88	5	596	6	684	7	1 216	11	988	18	2 204
Sum	18	10 569	44	23 945	62	34 514	20	9 090	74	35 941	94	45 031
Totalsum af ladede fartøier	36	21 529	136	75 705	172	97 234	28	12 946	103	47 145	127	60 091
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	1	753	8	4 765	9	5 518	-	-	78	48 137	78	48 137
Seilskibe	-	-	1	341	1	341	1	1 029	7	3 114	8	4 143
Sum	1	753	9	5 106	10	5 859	1	1 029	85	51 251	86	52 280
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	51	31 399	51	31 399	-	-	26	15 701	26	15 701
Seilskibe	1	89	14	1 938	15	2 027	-	-	7	5 994	7	5 994
Sum	1	89	65	33 337	66	33 426	-	-	33	21 695	33	21 695
Totalsum af ballastede fartøier	2	842	74	38 443	76	39 285	1	1 029	118	72 946	119	73 975

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 71 087 0. 0, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 48 802. 0. 0.

For ordre, reparation eller lignende anløb 35 norske fartøier dr. 17 512 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 55 dr. 32 588 tons, til hovedstationen 26 dr. 20 498 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen r. 941 310, ved vicekonsulsstationerne r. 875 895; heraf tilfaldt konsulskassen r. 1 379 255. Af svenske skibe ved hovedstationen r. 244 985, ved vicekonsulsstationerne r. 389 200; heraf tilfaldt konsulskassen r. 439 585. Ialt tilfaldt konsulskassen r. 1 818 840.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager r. 8 350, i svenske sager r. 9 125.

De forenede rigers skibsfart paa distriktet i de sidste fire aar udgjorde:

	1897.		1898.		1899.		1900.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier	250	101 120	203	95 361	200	108 669	248	136 519
Svenske	— 98	54 163	79	43 367	75	44 580	81	53 086
Sum	348	155 283	282	138 728	275	153 249	329	189 605

I de samme aar udgjorde de inden distriktet af norske og svenske fartøier oppebaarne konsulatafgifter, som tilkommer konsulskassen:

	1897.		1898.		1899.		1900.	
	Reis.		Reis.		Reis.		Reis.	
Af norske fartøier	. .	938 665	889 185		1 060 575		1 379 255	
„ svenske	— . .	474 650	431 975		423 640		439 585	
Sum		1 413 315	1 321 166		1 484 215		1 818 840	

Klipfisk.

Som det af foregaaende aarsberetning fremgaar, har importen af klipfisk til Portugal i de tre sidste aar betydelig aftaget; derimod var den i aaret 1900 usedvanlig stor.

Fra alle lande tilsammen indførtes i aaret 1900 22 086 tons (mod 16 718 tons i aaret 1899) hvoraf fra Norge 5 674 tons
 „ New Foundland 14 205 „
 „ Danmark 117 „

Den indenlandske tilvirkning af klipfisk udgjorde 1 844 tons mod 1 731 tons i aaret 1899.

Priserne paa norsk fisk var i aaret 1900 meget vekslende; de varierede fra 9 000 til 14 000 reis pr. quintal à 60 kg., fortoldet vare.

H a n d e l.

Handelen paa Portugal var i aaret 1900 i det hele lig den i aaret 1899.

Samtlige toldindtægter udgjorde i aaret 1900	reis	20 054 819 727
mod	„	19 138 983 678

i aaret 1899.

Toldafgifterne af importen af korn udgjorde i aaret 1900	reis	2 656 927 739
mod	„	2 346 526 023

i aaret 1899.

Den finansielle krise, hvorunder Portugal i en række af aar har lidt, har i aaret 1900 ikke undergaaet nogen næneværdig forbedring.

Kursen paa London forblev fast, den varierede mellem $36\frac{1}{2}$ og $38\frac{1}{2}$ pence pr. milreis.

Skibsfarten paa Portugal var i aaret 1900 noget livligere end i aaret 1899.

Den udgjorde i aaret 1900:

Dampskibe	4 939 dr.	9 712 886 tons
Seilskibe	1 287 „	258 879 „
Tilsammen	6 226 dr.	9 971 765 tons

mod i aaret 1899:

Dampskibe	4 385 dr.	8 310 544 tons
Seilskibe	1 272 „	242 200 „
Tilsammen	5 657 dr.	8 552 744 tons

Nogen forandring i den gjældende toldtarif af 10de mai 1892 har endnu ikke fundet sted.

I aaret 1898 ophævede den portugisiske regjering oppebørselen af konsulat afgifter af 10 reis pr. ton for fartøier, som anløber havn i Portugal, hvorimod vareafsendere ifølge artikel 48 i den nye konsulattarif er forpligtede til at overlevere til vedkommende portugisiske konsul for visering og legalisering en fortegnelse i 4 ligelydende eksemplarer over ladningens indhold. Denne artikel 48 har nu undergaaet følgende forandring, nemlig:

For visering og legalisering af fortegnelse (2 ligelydende eksemplarer) over hele eller endel af ladningens indhold erlægges blot en afgift af £ 0. 10. 0, uden hensyn til ladningens kvalitet.

Trælast.

Importen af denne vare fra de forenede riger var, som det af nedenstaaende sammenligning fremgaar, noget mindre end det foregaaende aars.

Til Portugal indførtes fra alle lande tilsamme i aarene:

	1899.	1900.
Bjelker kbm.	16 969	13 866
Deraf fra Sverige og Norge „	1 397	432
Planker „	7 078	9 929
Deraf fra Sverige og Norge „	3 897	4 750
Bord „	25 978	32 940
Deraf fra Sverige og Norge „	14 481	11 861

Træmasse.

Importen af denne artikel saavel fra de forenede riger som fra andre lande har paa mange aar ikke været saa betydelig som i aaret 1900.

Den udgjorde fra alle lande tilsammen i aarene:

	1899.	1900.
	Tons 2 572	3 183
Deraf fra Sverige og Norge „	218	839

Is.

Importen af is til Portugal er helt og holdent ophørt.

Salt.

Saltudvindingen i aaret 1900 faldt temmelig godt ud, saavel hvad kvalitet som kvantitet angaar. Exporten var derfor ogsaa større end vanligt. Den udgjorde i aaret 1900 ialt 149 440 tons mod 135 000 tons i aaret 1899; og til de forenede riger 57 793 tons mod 54 000 tons i aaret 1899.

Vin.

Dette aars vinhøst var meget god saavel med hensyn til kvalitet som til kvantitet.

Vinexporten i aaret 1900 var følgende:

Hvide og røde lettere vine decal.	5 229 037
Hvoraftil Sverige og Norge „	10 144

Madeira	dec. 262 024
Hvoraf til Sverige og Norge . .	" 950
Portvine	" 2 753 142
Hvoraf til Sverige og Norge . .	" 129 024

K o r k.

Korkexporten var i aaret 1900 ganske betydelig.

Til alle lande tilsammen skibedes 40 526 tons mod 37 990 tons i aaret 1899, hvoraf til de forenede riger 2 148 tons mod 1 973 tons i aaret 1899.

F r a g t e r.

Fragterne i aaret 1900 var noget bedre end i det foregaaende aar.

Saltfragterne til Sverige varierede mellem kr. 0.85 og kr. 0.90 pr. hektol.	
til Norge	— " 0.80 " " 1.30 " tønde
" Holland	— 7 sh. 3 d og 12 sh. pr. ton.
" England	— 8 sh. pr. ton
Grubevirke til England	— 9 sh. 6 d og 10 sh. pr. ton
Malm " —	— 6 sh. pr. ton
Kork til Sverige	— 50 sh. pr. ton
— " Libau	— 45 sh. pr. ton.

Nogen epidemisk sygdom har i aaret 1900 ikke forekommet.

Af norske fartøisbesætninger er i aaret 1900 ved hovedstationen blevet paamønstret 13 og afmønstret 11 mand.

Generalkonsulatets adresse er nu Rua de S. Mamede 47.

Honolulu.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul H. W. Schmidt.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Hawaii fra fremmede lande med ladning 4 dampskibe dr. 8 979 tons og 5 seilskibe dr. 5 854 tons, tilsammen 9 dr. 14 833 tons. Der afgik med ladning 3 dr. 7 130 tons (alle dampskibe) og i ballast 5 dr. 6 205 tons. Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 330 984.00, for afgaaede kr. 74 812.00.

Ingen svenske skibe ankom i aaret 1900 til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 902.21. Expeditionsafgifter i svenske sager kr. 4.00.

Beretning om territoriet Hawaiis handel og skibsfart i aaret 1900. Siden 14de juni 1900, da de nye territoriallove traadte ikraft, er der ikke blevet udgivet nogen toldstatistik, og jeg har derfor ingen paa-lidelige opgaver at støtte min beretning paa. De forretningsdrivende forsøger imidlertid at faa gjenoprettet det statistiske bureau.

Importen i aaret 1900 har havt omtrent den samme værdi som i aaret 1899, nemlig \$ 20 000 000, hvoraf omtrent $\frac{3}{4}$ fra de Forenede Stater, og vil vedblive at stige paa grund af befolkningens raske vækst i territoriet, og særlig fordi alle varer med undtagelse af øens produkter maa indføres fra andre lande. Norske og svenske varer skibes gennem Bremen- og Liverpoolhuse, men forbruget er meget begrænset, fordi der for varerne maa erlægges de i de Forenede Staters toldtarif fastsatte høje afgifter.

Exportens værdi maa vistnok være steget til \$ 25 000 000, da flere nye sukkerplantager har bidraget hertil med sin produktion, og fem nye plantager vil i dette og de kommende aar foranledige en yderligere stigning.

Sukkerexporten har i aaret 1900 udgjort 289 544 tons mod i aaret 1899 282 807 tons, altsaa en forøgelse af 6 737 tons. Der findes nu 58 sukkerfabriker og plantager her paa øerne med en samlet kapital af \$ 80 000 000. Endel kaffeplantager er blevet nedlagt og sukkerrør plantet paa disses grund. Prisen paa kaffe er meget lav og arbejdskraft meget dyr her.

Andre produkter som bananer, ananas etc. spiller en mindre rolle, og det meste af den ris, som avles her, forbruges her paa øerne.

Den 14de juni 1900 var følgende skibe indregistreret under hawaiiisk flag, hvilke nu hører til de Forenede Staters flaade: 20 koffardiskibe dr. 27 011 tons, 22 kystdampskibe dr. 5 604 tons, 20 kystseilskibe dr. 759 tons, tilsammen 33 374 tons. Passagertrafikken maa næsten have fordoblet sig siden forrige aar, da alle ankommande amerikanske dampskibe er overfyldte. Kun amerikanske skibe har ifølge de Forenede Staters love tilladelse til at medbringe passagerer eller ladning til og fra dette territorium fra og til de Forenede Stater. Som følge heraf oprettes der nye dampskibslinjer, og der bygges særlig smukke og store dampskibe for denne trafik. Næsten alle de amerikanske transportdampskibe til og fra Manila anløber Honolulu og stopper der et par dage.

Folketællingen for aaret 1900 udviser en samlet folkemængde af 154 001 mod 109 020 i aaret 1896, altsaa en forøgelse af 44 981. I aaret 1896 var der 39 504 indfødte hawaiiere, alle de andre var fremmede. Honolulu's befolkning var i aaret 1900 39 306, i aaret 1896 29 920, altsaa en forøgelse af 9 386.

Udvidelsen af Honolulu's havn ved udgravning og bygning af nye kaie har i det forløbne aar lagt beslag paa Washingtonmyndighedernes opmærksomhed; resultatet er blevet, at man har faaet rigeligere adgang til losning. I forskellige dele af byen er gader blevet udvidet, andre steder er der gjort gennembrud. Den vigtigste del af kloakanlægget er nu omtrent fuldført.

Omsætningen i faste eiendomme har ikke været saa livlig som forrige aar.

men priserne har dog kunnet holde sig vel oppe, og der har været liden tilbøjelighed til afslag. Endel eiendomsparceller har skiftet eiere i spekulationsøiemed til de høieste priser, som til dato har været opnaaet.

Byggevirksomheden og forskjellige udbedringsarbeider for det offentliges regning har givet stadig beskæftigelse for en stor stab af uddannede haandverkere. For at skaffe reisende den fornødne komfort udkræves der flere første klasses hoteller. Pengemarkedet har været knapt den største del af aaret, og som følge heraf har flere planer om at anlægge plantager og starte forretninger indtil videre maattet opgives, medens andre udvikler sig langsommere end oprindelig forudsat. Dette forhold maa tilskrives forskjellige aarsager, saasom spekulationsaanden forrige aar i aktier og fast eiendom samt manglende tilgang paa forventede midler til indløsning af hawaiiiske obligationer til et beløb af \$ 4 000 000, idet Hawaiiis statsgjæld blev overtaget af de Forenede Stater. Det er uomtvisteligt, at der trænges mere kapital til udvikling af dette territorium.

Tiltrods herfor er dog handelens og forretningslivets vekst her paa øerne gaaet saa raskt for sig, at baade laste- og passagertrafiken har lidt af mangel paa plads og havneanlæg. Den uundgaaelige udsættelse med indvielsen af Oceanic S. S. Co.s nye dampskibe med deres treugentlige postruter paa San Francisco og Australien af den amerikansk-hawaiiiske dampskibslinje fra New York og afbrydelsen af Seattlelinjen har gjort sig sterkt merkbare. Ved det nye aars-indgang haaber man, at dette forhold skal have ophørt, thi de ovennævnte og andre linjer giver løfte om fuldt ud at kunne holde skridt med forretningernes vekst.

Paa grund af den umiddelbare anvendelse her paa øerne af de Forenede Staters love om arbejderforholdene opstod der mange streiker og megen uro og mistillid blandt de japanske arbejdere paa flere plantager. Disses eksempel smittede, og som følge heraf lider flere plantager under mangel paa arbeidshjælp og det tildels ret følelig. Man søger nu at bevirke indvandring af arbejdere fra Porto Rico, Sydstatene og andre egne. Dette vil bedre forholdene ved den moralske indflydelse paa det store antal af omstreifende japanske arbejdere, der nu gaar ledige her.

Flere nye jernbaneselskaber venter paa koncession for at starte sine linjer og aabne adgangen til nyt land for nybyggere.

Udsigterne for fremtiden her i territoriet er i enhver henseende lovende, og Honolulu vil blive Stillehavets centralhavn, saasnart telegrafkabelen er nedlagt.

Breslau.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul v. Wallenberg Pachaly,
dateret 10de mai 1901.*

Den gunstige tilstand i de økonomiske forhold, som fra det foregaaende aar havde forplantet sig til aaret 1900, vedblev endnu uforandret i de første

maaneder af samme, indtil en vis stagnation fra midten af aaret begyndte at gjøre sig gjældende for henimod høsten at slaa direkte om til en skarp og almindelig nedgang paa næsten alle omraader.

Bankforretningen gjenspeilede ganske naturlig denne triste tilstand, og naar de resultater, der kommer tilsyne i aktiebankernes dividender vistnok endnu kan kaldes gode, saa maa dette tilskrives de høie rentesatser og de i det foregaaende aar opsamlede reserver. De store finansielle transaktioner, ikke blot i industrielle værdier, var vistnok overalt og uden undtagelse tabbringende. Børsforretningen i dividendepapirer hvilede efter enorme kursfald foreløbig aldeles, og ogsaa i fonds var omsætningen meget beskeden, indtil den først ved aarets udgang atter oplivedes noget. Katastrofen med de saakaldte Spielhagen-hypotek-aktiebanker havde en vidtrækkende indflydelse og skabte tab og mistro i de videste kredse.

I bjergverksindustrien var omslaget pludseligt, forsaavidt hytte- og valseverkerne angaar. Behovet for produkterne aftog pludselig, og priserne faldt uden at finde noget holdepunkt, saaledes at de for nærværende ofte ligger under produktionsomkostningerne, medens beholdningerne er enorme. Zinkhytterne maatte ligeledes regne med sterke prisreduktioner, men kunde dog fremdeles arbeide med god fortjeneste. Kulgrubedriftens stilling var fremdeles meget fordelagtig. Den hævdede ikke alene fulde priser, men kunde, da høsten kom, endog forhøje dem. Den kritiske almentilstand, som før at kunne virke til oprettelse af sundere forhold i alle industrier, ogsaa tiltrænger mere passende priser for kul, vil imidlertid af sig selv hidføre en tilsvarende nedgang, hvorpaa der allerede i nogle maaneder har været visse forvarsler, som ikke er til at tage feil af.

Væverierne og spinderierne kunde arbeide ganske tilfredsstillende, indtil der i aarets løb indtraf en skarp reaktion gennem prisfaldet i bomuld og uld og den næsten totale mishøst i lin i Rusland. Ogsaa i dette tilfælde foregik omskiftningen næsten øieblikkelig, og situationen har for tiden tilspidset sig saaledes, at væverierne har maattet begynde med arbejdsindskrænkninger.

Porcelænsfabrikerne arbejdede norma og lønnende.

Det samme kan siges om glasindustrien.

For uldforretningen i indenlandsk vare indførtes her paa pladsen forsøgsvis auktionssystemet ved siden af den frie handel uden imidlertid at bringe forretningerne den forhaabede stimulering. Priserne var under det hævderende uldmarked i forhold til de daværende priser paa verdensmarkedet ret gode.

Klædefabrikerne opnaaede maadelige eller slette resultater paa grund af indflydelsen af det enorme prisfald i uld.

Rederiforretningen var formedelst de gunstige vandstandsforholde i Oderen god.

I maskinfabrikationen dannede den hurtige tilbagegang i beskæftigelsen under det halvaar samt de høie priser paa raamaterialier en modvægt

mod de i de første maaneder opnaaede gunstige resultater. Udsigterne er ikke netop glædelige.

Jernbanevogn-fabrikationen var fremdeles meget lønnende. Bestillingerne er imidlertid nu blevet noget mindre.

I cementfabrikationen foreligger den i forrige beretning befrygtede overproduktion nu utvilsomt. Resultaterne var i det forløbne aar endnu antagelige, da syndikatet endnu var istand til at holde priserne oppe, hvilket det imidlertid neppe vil kunne gjøre i længden. Udsigterne er lidet glædelige. Chamottefabrikerne arbejdede ligeledes endnu med fordel, men med nedgangen i høiovnindustrien turde de gode aar for samme dog indtil videre være forbi.

I de kemiske industrier gjorde en skarp nedgang i behovet og priserne sig gjældende, hvilken vedvarer i indeværende aar, og som man for det første ikke kan se nogen afslutning paa.

Papir- og cellulosefabrikerne arbejder med fordel trods de høje priser paa raamaterialier.

Uhrfabrikationen har kun maadelige resultater at opvise.

For bryggerivirksomheden var aaret kun maadelig gunstigt. Den yderligere sterke overproduktion, dyre og daarlige raamaterialier maatte ligesom sluttelig ogsaa tilbagegangen i de almindelige erhversforholde skade resultaterne.

Spritfabrikerne stod fremdeles under den gunstige indflydelse af spiritusringen. Samme vil i fremtiden have vanskeligt ved at staa sig mod konkurrencen fra de udenforstaaende spiritusproducenter og har til den ende paany paakaldt statens medvirkning for sine øiemed, antagelig med held.

Sukkerfabrikerne arbejdede tilfredsstillende, priserne var lønnende og sukkerudhyttet af roerne var mod forventning godt.

Landbruget har et meget ugunstigt aar liggende bag sig — maadelig og daarlig høst i korn og rodfrugter og lave kornpriser. Den nominelt høje pris for roer formaaede ikke at opveie det ringe kvantum, der indhøstedes. Kjød, uld og meieriprodukter stod atter højt i pris uden imidlertid at kunne opveie resultaterne paa de andre hold.

Om det end var at forvente, at der efter de sidste usedvanlig gunstige aar engang maatte indtræde en vis tilbagegang, saa har dog det i forrige aar indtraadte omslag været almindelig overraskende paa grund af sin pludselighed og skarphed og har frembragt en vidtgaaende pessimisme, som i lighed med den tidligere optimisme nu ligeledes skyder over maalet. Det er ganske vist ikke til at tage fejl af, at de fleste industrier har indrettet sig paa en produktion, som ikke staar i forhold hverken til det nuværende svage og heller ikke til et fremtidigt normalt behov. Paa grund af den, man kan vel sige i almindelighed, sunde fundering af foretagenderne og den omstændighed, at spekulationen har holdt sig inden snevre grænser, tør man dog med berettigelse haabe i en ikke for fjern tid atter at se sundere forhold indtræde, hvis ikke særegne ugunstige momenter og især en ugunstig udvikling af handelstraktaterne skulde stille sig hindrende iveien.

Santo Domingo.

Aarsboretning for 1900 fra konsul L. Pardo, dateret 22de mai 1901.

Skibsfarten. I aaret 1900 ankom hverken norske eller svenske fartøier her til havnen, hvilken omstændighed vistnok maa tilskrives den kjendsgjerning, at de europæiske assuranceselskaber negter at overtage forsikring paa skib og ladning ved lastning i havne som Barahona, Puerto Palma, Punta Cana, Petit Yrom etc. paa grund af de store tab, som de har lidt i foregaaende aar, da næsten alle skibe, som besøgte disse havne gik tabt, idet havnene var meget farlige og daarlige. Som følge heraf maa afskiberne sende sine varer i smaa kystfartøier hid til havnen for omladning eller benytte smaa skonnerter af ikke over 100 tons drægtighed, som fører varerne lige til Curaçao for at skibes i dampskibe under det tyske og andre nationers flag direkte til Europa til billigere fragter, end der kan opnaaes ved seilskibe herfra, især da disse smaa skonnerter, som seiler under dominikansk flag, nyder specielle fordele og er fritagne for alle havneafgifter, hvorimod udenlandske fartøier maa betale \$ 1.00 i guld extra pr. ton for tilladelse til at laste ved kysten.

Importen androg i aaret 1900 for hele republikken til \$ 3 233 177.87 i guld. Regjeringen har nu fremsat forslag for kongressen om nedsættelse af indførselstolden paa enkelte forbrugsartikler, væsentlig bomuldsvarer.

Exporten beløb sig i aaret 1900 til \$ 6 005 864.22 i guld. De vigtigste exportartikler er forskellige sorter trælast, saasom logwood, mahogni, ceder o. fl., metaller, saasom sølv og kobber, samt tobak, kaffe, sukker, kakao, bananer, voks, huder etc. Exporttolden er nu besluttet ophævet; dog opkræves der foreløbig endnu en exporttold paa enkelte artikler, hvilken anvendes til dækkelse af udgifterne ved indløsningen af papirpengene, som nu er besluttet inddragne. Naar alle papirpenge er indløste, vil exporttolden aldeles ophøre, og formoder man, at dette vil bidrage til i høj grad at fremme exporten.

Finanser. Republikens finansielle stilling er nu absolut betydelig bedre end i tidligere aar, og den kunde uden tvil endnu bedres adskillig, hvis der opnaaedes en tilfredsstillende ordning med kreditorerne; udenrigsministeren befinder sig fortiden i Europa for at søge at træffe arrangements i denne retning.

De politiske forhold. Efterat en politisk bevægelse, som for nogen tid siden fandt sted med det maal at styrte den nuværende regjering, nu er blevet undertrykket, kan man sige, at der fortiden hersker fuldstændig fredelige forhold, og at der er udsigt til, at samme vil blive bevarede.

Indhold: Breslau s. 669. — Helsingfors s. 647. — Honolulu s. 667. — Lissabon s. 663. — Montevideo s. 625 — Rangoon s. 645. — Santo Domingo s. 672. — Smyrna s. 639.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsulerm.m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
No. 15. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

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

Buenos Aires.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra kst. generalkonsul P. Christophersen,
dateret 21de juli 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	2 129	1	2 129	-	-	1	1 899	1	1 899
Seilskibe	-	-	54	48 664	54	48 664	-	-	43	40 572	43	40 572
Sum	-	-	55	50 793	55	50 793	-	-	44	42 471	44	42 471
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	1	2 129	1	2 129	-	-	7	11 082	7	11 082
Seilskibe	-	-	24	15 646	24	15 646	-	-	59	45 296	59	45 296
Sum	-	-	25	17 775	25	17 775	-	-	66	56 378	66	56 378
Totalsum af ladede fartøier	-	-	80	68 568	80	68 568	-	-	110	98 849	110	98 849
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2 129	1	2 129
Seilskibe	-	-	4	4 213	4	4 213	-	-	19	16 333	19	16 333
Sum	-	-	4	4 213	4	4 213	-	-	20	18 462	20	18 462
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	7	10 320	7	10 320	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	42	33 278	42	33 278	-	-	9	5 731	9	5 731
Sum	-	-	49	43 598	49	43 598	-	-	9	5 731	9	5 731
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	53	47 811	53	47 811	-	-	29	24 193	29	24 193

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 206 550.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 414 535.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 43 norske fartøier dr. 31 729 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 26 dr. 41 998 tons, til hovedstationen 10 dr. 15 105 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 787.22, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 643.72; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 321.86. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 873.77, ved vicekonsulsstationerne kr. 810.97; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 405.48. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 6 388.33.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 1 238.00, i svenske sager kr. 234.00, i andre sager kr. 199.00, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 630.00, i svenske sager kr. 40.00, i andre sager kr. 73.00.

Den norske skibsfarts bevægelse paa den argentinske republik i aaret 1900 stiller sig i sammenligning med det nærmest foregaaende aar saaledes:

	1899.		1900.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne:								
Med ladning	107	106 780	80	68 568	—	—	27	38 212
I ballast . .	53	56 940	53	47 811	—	—	0	9 129
Tils.	160	163 720	133	116 379	—	—	27	47 341
Afgaaede:								
Med ladning	117	118 498	110	98 849	—	—	7	19 649
I ballast . .	38	39 013	29	24 193	—	—	9	14 820
Tils.	155	157 511	139	123 042	—	—	16	34 469
Den norske skibsfarts samlede omfang	315	321 231	272	239 421	—	—	43	81 810
Bruttofragter:								
Med ankomne	kr. 2 774 705	kr. 2 206 550	kr.	—	kr. 568 155			
„ afgaaede	„ 1 823 810	„ 2 414 535	„	590 725	„	—		
	kr. 4 598 515	kr. 4 621 085	kr. 590 725	kr. 568 155				

Af opsparade hyrebeløb er der gennem generalkonsulatet blevet hjemsendt til Norge af norske sømænd kr. 1 190.00

Af mulkter, ilagte sømænd ombord i norske fartøier i henhold til søfartslovens § 102, indbetaltes i det forløbne aar paa generalkonsulatet kr. 115.00.

Der forskaffedes gratis forpleining paa hospitalet for 6 fastboende nordmænd og for 7 svenske.

Fra norske skibe indlagdes paa hospitalet 35 syge sømænd og fra svenske 1.

Til den herværende sømandskirke indbetaltes paa generalkonsulatet \$ 49 papir.

Aarets hyrer udgjorde:

1ste styrmand . . .	kr. 70—108	2den styrmand . . .	kr. 60—70
Kok og stuart . . .	„ 64—81	Baadsmand . . .	„ 65—75
Tømmermand . . .	„ 63—80	Seilmager . . .	„ 59—65
Matros . . .	„ 50—72	Letmatros . . .	„ 25—50
Jungmand . . .	„ 30—36	Dæksgut . . .	„ 18—45
Fyrbøder . . .	„ 72—81	Kullemper . . .	„ 50—72

Ved hovedstationen paamønstredes paa norske seilskibe 95 nordmænd, 35 svenske og 121 udlændinge, og afmønstredes 77 nordmænd, 21 svenske og 52 udlændinge.

Paa norske dampskibe paamønstredes 4 nordmænd, 2 svenske og 5 udlændinge, og afmønstredes 1 svenske.

Der anmeldtes at være rømt fra norske seilskibe 28 nordmænd, 10 svenske og 36 udlændinge, tils. 74, hvilke havde tilgode en hyre af kr. 3 200.

Til hovedstationen ankom følgende norske skibe:

Seilskibe med ladning: Fra de Forenede Stater 48 dr. 48 664 tons, fra Canada 2 dr. 1 458 tons, fra Tyskland 1 dr. 457 tons, fra Australien 2 dr. 1 227 tons og fra Falklandsøerne 1 dr. 725 tons.

Seilskibe i ballast: Fra Uruguay 4 dr. 4 213 tons.

Af de med ladning ankomne var: 47 lastede med trælast, 4 med harpiks, 1 med trælast og harpiks og 2 med stykgods.

Dampskibe med ladning: 1 dr. 2 129 tons fra Montevideo med stykgods.

Fra hovedstationen afgik:

Seilskibe med ladning: Til England 13 dr. 12 382 tons, til Tyskland 10 dr. 10 376 tons, til Belgien 4 dr. 3 724 tons, til Frankrige 2 dr. 1 711 tons, til Rusland 4 dr. 3 169 tons, til Afrika 6 dr. 6 141 tons, til Brasilien 2 dr. 1 465 tons, til Holland 1 dr. 899 tons og til Skotland 1 dr. 705 tons.

Af disse var 3 lastede med mais, 20 med quebracho, 13 med hvede, 2 med benaske, 2 med hør og mais, 1 med hør, 1 med benaske og horn og 1 med mais og klid.

I ballast afgik til Australien 1 dr. 1 030 tons, til Cocus Islands 1 dr. 611 tons og til argentinske havne 17 dr. 14 692 tons.

Af dampskibe afgik med ladning 1 dr. 1 899 tons til Belgien med uld og kreaturer, og i ballast 1 dr. 2 129 tons til argentinsk havn.

Almindelige bemærkninger.

Det forløbne aar har for Argentina i mange henseender været mindre tilfredsstillende. Fra alle kanter lyder der klager over daarlige tider, og omendskjønt disse klager vistnok i mange tilfælde er overdrevne, idet der visselig ikke er grund til at se saa mørkt paa forholdene, som mange er tilbøjelig til, saa er der dog ikke tvil om, at landet for øieblikket gennemgaar en meget kritisk periode. Det er imidlertid at haabe, at den store vitalitet, som Argentina ved saa mange tidligere leiligheder har givet prøver paa, ogsaa denne gang vil formaa at bringe landet ud af alle vanskeligheder.

Forretningslivet befinder sig for nærværende i en tilstand, der nærmest maa betegnes som krise. Falliter og moratorier hører til dagens orden, og selv gamle grundfæstede forretningshuse, hvis soliditet har været anseet som hævet over enhver tvil, er geraadet i vanskeligheder. Resultatet har været almindelig usikkerhed og mistillid og deraf følgende ugunstige kreditforhold. I sit budskab til den nylig aabnede kongres udtaler præsidenten sig saaledes om stillingen:

„Forretningsforholdene inden republikken har for øieblikket en meget vanskelig tid at gennemgaa, idet disse lider under en fuldstændig stagnation, der er resultatet af mange forskellige aarsager, blandt hvilke i første række kommer den slette stilling, hvori landbruget, hvad kvæg- og faareavlen angaar, befinder sig som følge af den megen modgang, denne industrigren har arbeidet under i det forløbne aar: de lave uldpriser, tilsynekomsten af mund- og klovesygen og forbudet mod indførselen af vort levende kvæg i England er alle sammen foreteelser, der ikke alene har havt en skadelig indflydelse paa landbruget, men ogsaa paa forretningslivet og paa de næringsgrene, der er afhængige af landbruget.

Endvidere har følgerne af den svære krise, som forretningslivet og industrien i mange aar har lidt under, kun langsomt fortaget sig, og er dette skeet under indflydelse af love, hvis virkninger det er umuligt at unddrage sig.

Saadanne kriser, der har sine kjendte aarsager og sine skjæbnesvangre love, følger som regel lige ovenpaa perioder af stor økonomisk fremgang, og virkningerne er i almindelighed følbare lang tid efterpaa. Jo mere indgribende forstyrrelsen har været og jo større udskielserne, desto længere tid varer det, inden der atter indtræder en tilstand af solid og naturlig fremgang.

Ogsaa forretningslivet betaler idag sin tribut i anledning af de stedfundne kreditmisbrug og overdrivelser.

Men alle disse onder er nyttige lærepenge for nationerne, og Argentina kan ikke undgaa snart fuldstændig at overvinde følgerne af tidligere begaaede feil, og vil ganske sikkert om ikke længe gjenoptage sin midlertidig afbrudte fremmarsch.“

Disse betragtninger indeholder meget, som er sundt og rigtigt, men er ogsaa — som budskabet i det hele taget — præget af en noget større optimisme, end forholdene synes at berettigge til. En stor del af pressen paapeger ogsaa dette i temmelig skarpe ordelag og udtaler sin beklagelse over, at landets øverste embedsmyndighed ikke er sig stillingens alvor bedre bevidst.

Naar præsidenten i sine ovenfor citerede udtalelser ved siden af forretningslivet nævner industrien som en næringsgren, der for øieblikket gennemgaar en krise, har han herved rørt ved et meget ømt punkt i Argentinas økonomi. Den prekære stilling, hvori den indenlandske industri befinder sig, er nemlig et problem, som længe i høi grad har optaget de styrendes opmærksomhed.

Forledet af eksempler fra andre lande har man her i aarrækker befulgt den politik, som er blevet anseet som den eneste rigtige: at skabe en indenlandsk industri ved hjælp af en meget høi beskyttelsestold.

Herved har man rigtignok opnaaet at fremelske en række industrielle anlæg, som ikke har nogensomhelst naturlig existensberettigelse, men da, som følge heraf, importen har holdt sig stationær, har indtægterne, til hvilke toldintraderne bidrager den væsentligste del, ikke holdt skridt med udviklingen, og staten har seet sig nødsaget til at søge erstatning paa andre kanter. Nu har imidlertid alle andre skatteobjekter været udnyttet til det yderste, hvorfor staten er blevet tvunget til at søge denne erstatning netop hos industrien, hvis fremhjælp har været aarsagen til de formindskede indtægter.

For at dække de ved den sterke beskatning opstaaede produktionsomkostninger har industrien dels maattet forhøje prisen paa sine produkter og dels maattet foretage en reduktion i arbejdslønnen. Følgen heraf har igjen været en sterk formindskelse af forbruget, og omendskjønt fabrikanterne ved dannelsen af „trusts“ har forsøgt at regulere produktionen og holde priserne oppe, har det ikke været dem muligt at forhindre overproduktion, i hvilken anledning de har seet sig nødsaget til at søge statens bistand til i udlandet at faa anbragt overskuddet af produktionen, en bistand som ogsaa er blevet ydet dem i form af exportpræmier.

Naar til disse omstændigheder kommer, at rentefoden er usedvanlig høi, hvorved produktionsomkostningerne end yderligere forhøies, vil det forstaaes, at den saakaldte „nationale industri“ tiltrods for al den beskyttelse, den nyder, ikke fører nogen misundelsesværdig tilværelse.

Sukkerindustrien, som mere end nogen anden er blevet taget under armene af de styrende, gennemgaar en krise, der synes at være kronisk, og fabrikanterne har i længere tid forgjæves søgt efter midler til at bringe den paa fode igjen.

Argentina besidder en høit udviklet mølleindustri, idet der findes en mangfoldighed af møllebrug, forsynet med de mest moderne maskiner. Man har beregnet, at disse møllebrug, efterat det indenlandske behov er dækket, vil

kunne producere omkr. 500 000 tons mel for export. Det viser sig imidlertid, at den argentinske industri end ikke paa de nærmeste markeder, som f. ex. i Brasilien, kan konkurrere med den nordamerikanske, og Argentinas samlede meludførsel udgjør derfor kun ca. 50 000 tons om aaret.

En industrigren, som kunde synes at have alle betingelser for at trives her i landet, er uldvarerindustrien, eftersom uld udgjør en af Argentinas hoved-exportartikler. Men tilrods for at uldvarer er belagt med en rentud enorm beskyttelsestold, indføres der saadanne til en værdi af 7 à 8 millioner pesos guld om aaret.

Det samme gjælder garverindustrien; Argentina udfører raa huder i store mængder, medens samtidig læder, særlig de bedre kvaliteter, er gjenstand for en ikke ubetydelig import.

De her anførte foreteelser skulde gjøre det indlysende for enhver, som ikke er forblindet af doktriner, at Argentina endnu ikke er naaet saa langt frem i økonomisk udvikling, at de naturlige betingelser for en national industri er tilstede. At saa er tilfældet, er imidlertid en opfatning, som foreløbig ialfald ikke synes at have den ringeste udsigt til at trænge igjennem. Rigtig nok begynder der i pressen at hæve sig enkelte røster mod den overdrevne beskyttelse af den indenlandske industri; men gennemgaaende er man endnu fuldt og fast overbevist om det protektionistiske systems fortræffelighed, og det ser ud til, at det vil være nødvendigt, at der indtræffer en katastrofe, førend man faar øinene op for, hvor feilagtig den politik er, som nu er raadende.

Fr ag t m a r k e d e t.

Det herværende fragtmarked har ogsaa under det forløbne aar været tilfredsstillende, og fartøjerne har ingen vanskelighed haft ved at finde beskæftigelse til lønnende fragter.

Kornfragterne har holdt sig høie under hele aaret. For dampskibstonnage har der været betalt fra 20 sh. og henimod 30 sh. fra havnene ved floden og 2 sh. à 3 sh. mindre fra Buenos Aires for losning i Europa. Til Sydafrika har fragterne været højere, i enkelte tilfælde har der været betalt lige op til 40 sh. pr. ton.

Seilskibe har opnaaet fra 20 sh. til 26 sh. til Europa fra floden og fra 16 sh. til 22 sh. fra Buenos Aires. Til Afrika har fragtsatserne varieret mellem 23 sh. og 28 sh. fra flodhavnene og mellem 18 sh. og 23 sh. fra Buenos Aires.

Fra Bahia Blanca har der foregaaet en livlig afskibning af kornvarer, men befragtningerne herfra har været mindre søgte, grundet paa, at fartøjerne som følge af den indskrænkede bryggeplads der har maattet gjøre regning paa lange ophold.

Fragtnoteringerne fra Bahia Blanca har gennemgaaende været de samme som fra floderne.

Quebracho. I modsætning til, hvad der ellers pleier at være tilfældet, har der under det forløbne aar været befragtet et ikke ringe antal dampskibe for lastning af quebracho, omend den overveiende del af disse befragtninger er kommet seilskibene tilgode. Dampskibene har næsten uden undtagelse lastet i Colastiné til rater, der har holdt sig mellem 22 sh. og 27 sh. Befragtninger for lastning af quebracho har dog kun været antaget af dampskibene i de perioder, hvor kornafskibningen har været mindre livlig.

Seilskibene har erholdt mellem 18 sh. og 22 sh. 6 d fra Buenos Aires samt 4 sh. og 7 sh. à 8 sh. mere henholdsvis fra Puerto Burghi og fra Colastiné.

Lumberbefragtningerne fra Nordamerika til River Plate har ogsaa i det sidste aar omtrent udelukkende foregaaet i Europa eller i Staterne. Fragterne har gjennemgaaende været gode, idet der har været betalt fra \$ 13.50 til \$ 16.50 amerikansk guld pr. 1 000 sup. fod for pitchpine fra Sydstaterne og fra \$ 10.00 til \$ 12.00 for spruce fra de nordlige havne i Nordamerika.

Uldafskibningen til Europa har som almindelig kun fundet sted i dampskibe til rater, der har varieret mellem 11 og 23 francs pr. kubikmeter.

Til de Forenede Stater er der afgaaet betydelige kvantiteter uld i seilskibe. Disse befragtes gjerne for en „lumpsum“, der under det forløbne aar har været beregnet efter \$ 4.00 til \$ 6.50 amerikansk guld pr. registerton.

For saltede huder har dampskibene opnaaet fra 30 til 40 francs pr. ton for losning i Europa.

I seilskibe har af denne artikel kun været afskibet begrænsede kvantiteter. Raterne for disse har holdt sig mellem 22 sh. og 40 sh. fra de nedre havne og i forhold fra floden. Som bekjendt betales der kun fragt efter vægt af selve huderne, idet saltet og saltlagen gaar fragtfrit.

Tørrede huder afskibes til Europa udelukkende i dampskibe, der under aaret for denne vare har erholdt fra 55 til 80 francs pr. ton.

Til de Forenede Stater er derimod ret anseelige kvantiteter afgaaede i seilskibe, som regel paa „lumpsum“basis til samme fragsats som uld. Disse to artikler afskibes nemlig gjerne sammen.

Høfragterne til Brasilien har holdt sig mellem \$ 2.25 og \$ 3.25 amerikansk guld pr. 40 kubikfod for Rosario, medens afskibningen i dampskibe er foregaaet under „lumpsum“ certeparti.

Benaske har kun været exporteret i mindre kvantiteter. Fragsatserne for denne vare har varieret mellem 16 sh. og 21 sh. fra Buenos Aires og proportionelt fra de øvrige havne.

For ben har der for lastning i Buenos Aires været betalt fra 20 sh.

til 26 sh. til Europa og fra \$ 3.50 til \$ 5.00 amerikansk guld til de Forenede Stater samt proportionelt for ladning i flodhavnene.

Havnearbeider.

Der er for nærværende paa forskellige steder inden republikken betydelige havne- og uddybningsarbeider dels i udførelse og dels under forberedelse hvilke, naar de engang er fuldførte, vil medføre væsentlige lettelser for skibsfarten.

Over laste- og losningsforholdene i Bahia Blanca har der i længere tid været ført berettiget klagemaal, idet den kaipads, som man der har kunnet disponere over, ikke paa langt nær har været tilstrækkelig for byens hurtig voksende export, hvad der har forarsaget skibene lange ophold foruden mange andre ulemper. For at rette paa disse uheldige forhold har sydbaneselskabet, der er fuldstændig eneraadende over havnen, sat igang en række bryggearbeider, der har til hensigt at afhjælpe trangene til udvidet kaipads for en længere fremtid. Det vigtigste af disse arbeider er opførelse af en 603.49 meter lang staalbrygge i forbindelse med den allerede eksisterende brygge, der har en længde af 100 meter. Det færdige anlæg vil faa formen af en T og er beregnet paa at skulle afgive plads for 16 store dampskibe.

Vis à vis den vestlige arm af denne brygge opføres der en træbrygge paa 220 meters længde, der væsentlig vil blive benyttet af skibe, som laster kornvarer.

Som en foranstaltning sigtende til at afhjælpe den værste nød, indtil disse anlæg bliver færdige, er der længere inde i havnen blevet bygget en provisorisk træbrygge stor nok til, at to à tre dampskibe der kan udføre sine operationer.

Samtidig med disse arbeider foretager selskabet opmudringer i indløbskanalen, som det er meningen at give en dybde af 27 fod ved lavt og 37 fod ved høit vande. Kanalen vil blive forsynet med selvlysende bøier, for at skibene ogsaa ved nattetid kan løbe ind paa havnen.

Byen Santa Fé har som havnestad hidtil havt liden betydning grundet paa de mange skarpe krumninger, som findes i floden Santa Fé, der fører op til byen, og den ringe vandstand, som forefindes i denne. Større fartøier har derfor kun i undtagelsestilfælde, naar floden er gaaet over sine bredder, kunnet løbe op til byen, og disse maa som følge heraf under almindelige omstændigheder foretage sine operationer ude paa floden Paraná. Med disse vanskeligheder vil det imidlertid nu snart være forbi, idet man ifjor paabegyndte anlægget af kanal, der med udgangspunkt i floden Paraná et stykke udenfor Colastiné, skal gjennemskjære en ø, der ligger foran bøien. Denne kanal er det meningen at gjøre saa dyb, at den vil kunne benyttes af fartøier med indtil 21 fods dybgaaende. Samtidig hermed paatænkes der i Santa Fé udførelsen af afstrakte bryggeanlæg.

I havnen ved Colastiné foretages der af det jernbaneselskab, som er eier af havneanlæggene, betydelige opmudringsarbeider, ligesom selskabet har til hensigt om nogen tid at gaa i gang med en udvidelse af sine derværende brygger.

Rosario har det længe været paa tale at skaffe et til byens betydning som udførselsplads svarende passende havneanlæg, men har finansielle vanskeligheder hidtil stillet sig hindrende iveien for planens realisation. Nu synes der imidlertid at være udsigt til, at tanken om en forbedring af havneforholdene i Rosario vil blive til virkelighed, idet kongressen ifjor vedtog en lov, ifølge hvilken regjeringen bemyndiges til at indkalde tilbud paa udførelsen af de projekterede arbejder. Disse der er beregnet at skulle koste omkring 10 millioner pesos guld, omfatter saavel uddybning af flodløbet paa de steder, hvor dette er nødvendigt, som opførelse af brygger, bygning af forbindelseslinjer med jernbanerne, opførelse af varehuse osv.

Et projekt, der ligeledes i længere tid har staaet paa dagsordenen, er uddybningen af kanalen over baren ved Martin Garcia, hvilken spærer indløbet til Paranáfloden. Da regjeringen nu har ladet foretage de nødvendige planer og overslag og desuden er begyndt at gjøre indkøb af muddermaskiner etc., ser det ud til, at ogsaa dette for skibsfarten paa byerne ved floden Paraná saa vigtige arbeide i en ikke altfor fjern fremtid vil blive udført.

Under de studier, som man har foretaget, for at komme paa det rene med, hvilken af de to nu eksisterende kanaler, der fører forbi øen Garcia, det vil være hensigtsmæssigst at uddybe, har man opdaget en ny kanal mellem floderne Uruguay og Paraná, der overflødiggjør enhver opmudring ved øen Paloma, hvortil kongressen allerede havde bevilget de nødvendige midler. Den nye kanal, der heder Bravo, har en dybde af 28 fod ved lavt vande.

I Buenos Aires har det store sydbaneselskab, et selskab, der arbejder med en kapital af 27 millioner pund sterling, et betydelig dokanlæg under arbeide. Hensigten med dette anlæg, hvilket er beliggende paa den sydlige side af Boca del Riachuelo, er dels at gjøre jernbaneselskabet uafhængigt af de offentlige havneanlæg, og dels at skaffe de produkter, som forsendes over dette selskabs linjer, en hurtig og let afskibning.

Da regjeringen har indseet nødvendigheden af, at der foretages noget for at forbedre skibsfartsforholdene og drage mest mulig nytte af den ypperlige kommunikation med de indre provinser, som floden Paraná byder, har den som konsulent for arbeidsministeriet engageret en fremragende nordamerikansk specialist, ingeniør E. L. Corthell, som i længere tid har været beskæftiget med at gjøre planer og overslag over de arbejder, som han anser for mest paatrængende nødvendige. I hvilken udstrækning disse arbejder vil komme til udførelse, vil dog være afhængig af den finansielle stilling. Af projekter, som hr. Corthell særlig har havt sin opmærksomhed henvendt paa, kan nævnes en regulering af løbet over baren ved Point India samt en uddybning af den til havnen i Buenos Aires førende nordlige indløbskanal, saaledes at denne kan benyttes af fartøier med indtil 30 fods dybgaaende.

Handel.

De foreliggende statistiske opgaver over Argentinas udenrigske handel under det forløbne aar har ikke de gunstige tal at opvise, som det foregaaende aars tabeller, omend overskuddet i favør af exporten vedblivende er meget

betydeligt, og udbyttet af aarets økonomiske virksomhed som følge deraf maa siges at være særdeles tilfredsstillende.

Sammenlignet med 1899 stiller værdien af landets import og export sig som følger:

Pesos guld.		
	1900.	1899.
Import	113 485 069	116 850 671
Export	154 600 412	184 917 531
Exportsaldo	41 115 343	68 066 860.

Aarets handelsbalance viser saaledes en formindskelse i værdien af export-overskuddet af 27 millioner pesos guld, en formindskelse, der omtrent udelukkende kommer paa udførselsværdiens konto. Medens nemlig importen er gaaet ned med noget over tre millioner pesos guld, viser exporten en tilbagegang af ikke mindre end omkring 30 millioner pesos guld. Denne betydelige nedgang i udførselen giver dog ikke, saaledes som det ved første øjekast kunde synes, anledning til alvorligere bekymringer, idet den hovedsagelig skyldes tilfældige aarsager. Forskjellige omstændigheder har bevirket, at en af Argentinas hovednæringsgrene, kvæg- og faareavl, i det forløbne aar har arbeidet under særlig vanskelige vilkaar. Hvad der mere end noget andet bærer skylden for den store nedgang i udførselsværdien er den krise, som under aaret har hersket paa de europæiske uldmarkeder. Som følge af denne krise gik nemlig udførselen af uld tilbage med det betragtelige beløb af noget over 43 millioner pesos guld sammenlignet med aaret iforveien.

Hvad importhandelen angaar, saa giver den tilbagegang, som har fundet sted i denne, heller ikke anledning til foruroligende betragtninger, idet den er en naturlig følge af den ved den formidskede udførsel bevirkede nedgang i kjøbe-
evnen. At importhandelens stilling vedblivende er gunstig, vil sees af nedenstaaende oversigt, hvoraf det fremgaar, at Argentinas indførsel i det forløbne aar er den næststørste siden krisisaaret 1891.

1891	67 207 780	pesos guld
1892	91 481 163	— „ —
1893	96 223 628	— „ —
1894	92 788 625	— „ —
1895	95 096 438	— „ —
1896	112 163 591	— „ —
1897	98 288 048	— „ —
1898	107 428 900	— „ —
1899	116 850 671	— „ —
1900	113 485 069	— „ —

Exporten fordeler sig paa de 6 varegrupper, under hvilke den staar opført i de statistiske opgaver, som følger:

	1900. \$ guld.	1899. \$ guld.	Difference. \$ guld.
I. Produkter af kvæg- og faareavl:			
a. Levende dyr . . .	5 942 130	9 027 996 ÷	3 085 866
b. Animalske stoffe . .	61 084 550	102 409 004 ÷	41 324 454
c. Forædlede stoffe . .	3 568 189	3 542 077 +	26 112
d. Animalske biprodukter	659 017	567 829 +	91 188
II. Agerbrugsprodukter:			
a. Raastoffe	73 045 267	59 919 163 +	13 126 104
b. Forædlede stoffe . .	2 952 449	4 118 804 ÷	1 166 355
c. Biprodukter	1 428 640	1 118 028 +	310 612
III. Skogprodukter	3 508 915	2 208 916 +	1 299 999
IV. Bergverksprodukter . .	262 222	238 562 +	23 660
V. Jagtprodukter	990 594	795 893 +	194 701
VI. Forskjellige produkter . .	1 158 439	971 259 +	187 180
Tilsammen	154 600 412	184 917 531 ÷	30 317 119

Som det vil sees af denne oversigt, falder tilbagegangen omtrent udelukkende paa gruppen animalske stoffe, og er det i denne igjen en enkelt varesort, ulden, som bærer skylden for udførselsværdiens ugunstige stilling. Exporten af denne artikel beløb sig nemlig kun til 101 113 tons med en værdi af \$ 27 991 561 guld mod 237 111 tons og \$ 71 283 619 guld i aaret 1899. Den uforholdsmæssige formindskelse af værdien her skriver sig som ovenfor anført fra den under aaret raadende krise paa de europæiske uldmarkeder.

Af andre artikler under 1ste gruppe kan nævnes:

		1900.	Værdi. \$ guld.		1899.	Værdi. \$ guld.
	Kvantitet.			Kvantitet.		
Huder: Gjedeskind . . tons	1 284	770 499	tons	1 211	1 211 007	
Kidskind	434	260 119	„	542	541 632	
Faareskind	37 593	7 472 988	„	41 697	9 308 535	
Saltede okse- huder	26 423	5 285 819	„	28 528	5 334 832	
Tørrede do.	24 866	8 159 542	„	23 956	8 001 132	
Saltede heste- huder	121 285	389 625	stk.	134 774	459 824	
Tørrede do.	190 541	274 428	„	139 659	233 484	
Frosne faar	56 412	4 512 973	tons	56 627	2 265 069	
Frosset oksekjød	24 590	2 458 957	„	9 079	363 141	
Tørret kjød (tassajo) . .	16 449	1 979 557	„	19 164	2 038 413	
Talg	24 837	2 805 327	„	24 150	2 205 593	
Konserveret kjød	1 405	140 480	„	1 816	181 600	
Konsentreret kjødsuppe .	80 019	24 005	kg.	97 807	29 342	
Kjødextrakt	115 208	230 416	„	382 752	765 504	
Ben	25 432	349 293	tons	20 990	286 720	
Benaske	12 246	106 612	„	3 867	42 149	
Oksehorn	1 463	117 078	„	1 700	85 022	
Smør	1 056	263 939	„	1 179	294 874	

Exporten af levende dyr fordeler sig saaledes paa de forskjellige sorter:

	1900.		1899.	
	Antal.	Værdi. \$ guld.	Antal.	Værdi. \$ guld.
Okser	150 550	3 678 150	312 150	6 824 010
Faar	198 102	594 675	543 458	1 631 041
Heste	32 969	1 068 295	7 259	188 605
Æsler	10 252	205 040	6 234	124 680
Muldyr	13 179	395 370	7 740	232 200
Svin	40	600	1 830	27 450
Gjeder	—	—	4	10

Den store tilbagegang i exporten af okser og faar skyldes forbudet mod indførselen af argentinsk kvæg i Europa, medens krigen i Sydafrika har været aarsagen til den større udførsel af heste, æsler og muldyr. Nedgangen i udførselen af denne artikel er dog delvis blevet opveiet af den betydelige stigning i exporten af frosset kjød, fra 66 628 tons i aaret 1899 til 82 101 tons i aaret 1900.

De vigtigste artikler under 2den gruppe er:

		1900.		1899.	
		Kvantitet.	Værdi. \$ guld.	Kvantitet.	Værdi. \$ guld.
Hvede . . . tons	1 929 676	48 627 653	tons	1 713 429	38 078 343
Mais	713 248	11 933 747	„	1 116 276	13 042 983
Linfrø	223 257	10 674 011	„	217 713	7 402 488
Hø	102 836	1 282 620	„	105 598	1 158 825
Sukker	15 270	1 221 633	„	26 701	2 136 109
Mel	51 203	1 718 085	„	59 464	1 938 281
Klid	73 314	1 163 120	„	78 890	922 916
Oljekager	9 131	182 620	„	7 228	108 421

Exporten af hvede og linfrø er, som det vil sees, steget temmelig betydelig, medens udførselen af mais er gaaet noget tilbage. De forholdsvis højere værdier, som opføres for hvede, mais og linfrø, bærer vidnesbyrd om de bedre priser, som har været raadende for disse artiklers vedkommende under det forløbne aar. I en herom udgiven aarsoversigt angives gennemsnitsværdien at have været:

	1900.	pr. ton	1899.
For hvede	\$ guld 25.14		\$ guld 22.22
„ mais	— 16.73	—	— 11.68
„ linfrø	— 47.18	—	— 34.00

Tilvæksten i udførselsværdien for 3dje gruppes vedkommende falder hovedsagelig paa quebracho, hvoraf der udførtes:

	Kvantitet.	Værdi. \$ guld.	Kvantitet.	Værdi. \$ guld.
Sleepers	stk. 155 710	233 566	9 962	14 943
Stokke	tons 239 836	2 398 362	159 376	1 593 761
Extrakt	„ 5 957	595 701	3 172	317 156

Til jernbanesleepers har erfaringen vist, at quebrachotræet grundet paa dets haardhed og varighed er i særlig grad skikket, og finder det som saadanne mere og mere anvendelse, hvad den betydelig øgede export beviser.

Størsteparten af det exporterede kvantum gaar til Tyskland.

Foruden quebracho er der under 3dje gruppe udført 558 m³ cedertræ, 218 122 stokke uandubag samt 98 180 hektoliter trækul.

Af artikler under 4de og 5te gruppe kan nævnes: Marmor 1 127 tons, rent kobber 97 188 kg., salt 16 522 hl., gibs 102 000 kg., otterskind 680 110 kg., strudsetjær 42 174 kg. og heirefjær 230 kg.

Til de forenede riger er der som vanlig dels direkte og dels pr. transit afgaaet en del hvede, linfrø, huder, talg og uld.

Importen opføres under følgende hovedgrupper:

	1900. \$ guld.	1899. \$ guld.	Difference. \$ guld.
I. Levende dyr	364 271	543 999 ÷	179 728
II. Fødemidler	10 453 326	10 779 185 ÷	325 859
III. Tobak	3 147 161	3 610 602 ÷	463 441
IV. Drikkevarer	7 277 851	7 116 540 +	161 311
V. Raastoffe og produkter vedkommende textilindustrien	37 597 847	39 545 659 ÷	1 947 804
VI. Oljer	4 194 342	3 873 376 +	320 966
VII. Kemiske produkter	3 760 594	3 343 159 +	417 435
VIII. Farvevarer	865 727	806 891 +	58 836
IX. Træ og trævarer	7 040 854	7 466 818 ÷	425 964
X. Papir og papirvarer	2 926 206	3 046 257 ÷	120 051
XI. Læder og lædervarer	1 244 764	1 129 807 +	114 957
XII. Jern og jernvarer	19 054 051	18 077 451 +	976 600
XIII. Andre metaller og metalvarer	3 343 172	3 453 576 ÷	110 404
XIV. Sten, glas og glasvarer	8 893 370	10 480 150 ÷	1 586 780
XV. Forskjellige artikler	3 321 533	3 577 209 ÷	255 676
Tilsammen	113 485 069	116 850 671 ÷	3 365 602

Tilbagegangen falder saaledes hovedsagelig paa 4de gruppe, raastoffe og produkter vedkommende textilindustrien. De artikler under denne, som særlig har været gjenstand for en formindsket import, er uld- og bomuldsvarer samt garn. Dette gjælder i endnu højere grad sækkestrie, som er gaaet tilbage fra \$ 6 315 999 guld i aaret 1899 til \$ 3 368 547 guld i aaret 1900. Derimod er importen af færdigsyede sække steget ganske betydelig, fra \$ 138 202 guld i aaret 1899 til \$ 1 014 357 guld under det forløbne aar, hvilket har sin grund i, at regjeringen for at imødekomme jordbrugernes krav, benyttede sig af den af kongressen givne bemyndigelse og ophævede tolden for sækkestrie som for færdigsyede sække. Som følge af dette skridt saa de

indenlandske sækkefabriker sig ude af stand til længere at konkurrere med den indførte artikel, og dermed var denne „nationale industris“ saga foreløbig ude.

Nedenfor angives en del produkter under de forskellige grupper, hvilke kan have interesse for de forenede rigers handel og industri:

		1900.		1899.	
		Kvantitet.	Værdi. \$ guld.	Kvantitet.	Værdi. \$ guld.
Ansjois	kg.	20 825	3 123	26 887	4 053
Røgesild	„	29 852	8 136	4 771	955
Klipfisk og stokfisk	tons	2 115	335 226	1 840	297 048
Fiskekonserver	kg.	530 970	187 144	408 130	161 485
Saltet fisk	„	492 019	64 354	261 188	39 176
Sardiner	tons	1 472	367 313	1 247	303 351
Konserveret frugt	kg.	157 512	50 184	128 623	44 466
Tørret do.	„	108 053	20 980	145 201	23 652
Cicorie	„	532 643	46 915	449 650	43 397
Stivelse	„	323 121	48 467	625 478	93 820
Søde frugtsafte og sylte-					
tøier	dusin glas	1 572	4 346	400	1 296
Almindelige frugtsafte . . .	kg.	8 022	1 604	—	—
Cigarer	„	430 517	646 379	399 483	652 668
Cigaretter	„	8 764	17 528	12 436	24 872
Øl paa flasker	dusin	41 031	73 855	28 922	52 059
Do. „ fad.	liter	787	71	—	—
Uldunderbenklæder	kg.	963	3 852	3 028	1 481
Uldskjorter	„	31 418	125 672	26 736	106 944
Uldtæpper af forskellig					
slags	„	49 217	39 226	74 545	72 739
Uldstrømper	„	13 170	45 129	13 047	48 542
Uldtøier af forskellig					
slags	tons	3 381	5 394 237	2 835	6 517 373
Bomuldstepper	kg.	234 581	171 994	132 983	159 430
Bomuldsstrømper	„	246 362	615 656	153 120	381 003
Bomuldstøier af forskellig					
slags	tons	17 103	14 386 089	15 166	13 862 116
Seildug	kg.	619 186	320 383	656 192	375 858
Tjære	„	373 743	18 965	281 448	14 330
Kalciumkarbid	„	493 944	35 636	357 455	21 447
Lim af alle slags	„	165 286	34 856	181 099	35 751
Træfyrstikker	„	6 273	3 136	339	169
Almindelig sæbe	„	236 296	47 754	266 884	54 164
Toiletsæbe	„	79 847	48 662	62 510	40 298
Almindelig soda	tons	2 877	86 198	3 728	111 847
Kaustisk do.	„	1 192	59 585	1 497	74 863
Pitchpine	m ³ .	157 120	1 902 520	178 873	2 506 485
Whitepine	„	61 017	942 507	73 890	1 032 958
Spruce	„	100 421	1 004 706	147 110	1 539 764
Telefonapparater	stk.	664	4 576	—	—
Pianoer	„	1 245	193 215	1 227	191 087

		1900.		1899.	
		Kvantitet.	Værdi. \$ guld.	Kvantitet.	Værdi. \$ guld.
Træmasse	tons	7 042	223 857	5 905	236 193
Potetesmel	kg.	79 545	5 819	22 637	2 263
Aluminatsulfat	"	214 556	12 873	6 117	611
Karton	tons	1 864	170 342	3 212	307 276
Skrivpapir	"	1 052	212 440	1 064	214 039
Avispapir	"	4 421	399 869	3 391	339 118
Trykpapir for bøger og verker	"	2 638	527 691	2 477	495 381
Indpakkingspapir	kg.	418 739	44 659	344 570	51 683
Tapeter	"	482 330	133 318	368 896	118 535
Handsker	"	3 244	64 484	3 472	67 726
Staal i stænger og plader	"	754 846	75 484	672 466	67 247
Spiger og hestekosøm	tons	2 684	263 090	2 379	257 030
Jern i stænger og plader	"	41 148	1 595 025	36 708	1 435 991
Galvaniseret jern	"	24 278	1 942 224	24 892	1 991 369
Staalskinner	"	28 740	1 477 770	22 953	914 201
Ovne og komfurer	kg.	216 062	38 040	199 636	42 125
Brostene	tons	13 698	34 244	13 868	34 670
Marmor, jaspis og ala- bast i blokke	m ³ .	2 097	244 077	1 889	209 192
Do. i plader etc.	"	43	4 669	43	4 412
Talcum	tons	4 559	113 965	4 103	102 573

I hvilken udstrækning de forskellige lande deltager i Argentinas import-handel, vil sees af nedenstaaende oversigt:

		1900.	1899.
		\$ guld.	\$ guld.
England		38 682 753	43 671 421
Italien		14 924 498	13 780 072
Tyskland		16 635 623	12 979 937
Forenede Stater		13 438 529	15 466 846
Frankrige		10 897 866	10 979 690
Belgien		8 430 880	9 410 479
Brasilien		3 741 877	4 806 116
Spanien		3 691 998	3 197 882
Paraguay		1 860 948	1 371 649
Uruguay		520 449	506 967
Nederlandene		173 833	143 056
Chile		124 214	142 309
Bolivia		122 422	78 385
Vestindiske øer		19 629	44 098
Andre lande		219 550	271 764

Tilsammen 113 485 069 116 850 671

De Forenede Stater har igjen maattet afgive sin ifjor erobrede anden plads i rækken til Tyskland og er rykket tilbage til den plads, som de indehavde i aaret 1898, nemlig den fjerde.

Bemærkningsværdigt er det, at medens de fleste andre lande har seet sin export til Argentina aftage under det forløbne aar, er Tysklands udførsel vokset med godt og vel 28 pct., tiltrods for den tilbagegang, som har fundet sted i totalværdien af Argentinas import.

Af norske og svenske produkter har der som i tidligere aar været importeret træmasse, kassebord, hestekosøm, meierimaskiner, fyrstikker, klipfisk, tørfisk samt en del tran, fiskekonserver og sardiner.

Statsgjælden.

Den i forrige indberetning omtalte ordning af de forskjellige provinser udenlandske gjæld er nu bragt til afslutning, idet kongressen ved lov af 23de oktober f. a. vedtog en af regjeringen med provinsen Mendoza's kreditorer ad referendum afsluttet overenskomst, ifølge hvilken staten ombytter de af nævnte provins til et beløb af \$ 4 896 074.83 guld udstedte 6 pct. rentebærende obligationer med statsobligationer for \$ 3 650 000 guld, hvilke skal forrentes med 4 pct. og amortiseres med $\frac{1}{2}$ pct.

Efter vedtagelsen af denne lov opgives statens udenlandske og indenlandske forpligtelser at beløbe sig til:

G u l d .	Udenlandske laan	\$	388 771 614.87
	Indenlandske do.	„	3 322 500.00
		\$	392 094 114.87
P a p i r .	Indenlandske laan		
	\$ 93 463 983 à 0.44 guld .	\$	41 124 152.81
	Tilsammen	\$	433 218 267.68

Hertil kommer en løs gjæld paa 18 millioner pesos guld, der forfalder til betaling fra 1901 og udover til 1904, saaledes at statens samlede forpligtelser udgjør ca. 450 millioner pesos guld eller omtrent 1 620 millioner kroner, hvilket er et adskillig høiere beløb end det, som finansministeren opgav i sin ifjor udgivne oversigt.

Forrentningen af denne for et land med kun $4\frac{1}{2}$ million indbyggere uhyre statsgjæld i forening med den fra iaar af gjenoptagne amortisering beløber sig til pesos 29 671 176.84 guld. Med et budget paa omkring $65\frac{1}{2}$ millioner pesos guld vil dette sige, at noget over 45 pct. af indtægterne medgaar til forrentning og amortisering af statsgjælden.

At en byrde som denne maa føles yderst trykkende, er rimeligt, og regjeringen har derfor i længere tid havt sin opmærksomhed henvendt paa at finde midler til at lette denne post paa budgettet.

I dette øiemed har den indledet underhandlinger med de forskjellige interesserede bankinstituter om en konsolidering af de udenlandske og indenlandske laan, som er kontraheret i guld, og det er ogsaa lykkedes den at tilveiebringe en overenskomst om en saadan.

Pengemarkedet.

Den i tidligere indberetninger omtalte lov om konvertering af seddelmynt maa siges hidtil paa en tilfredsstillende maade at have løst sin opgave, hvilken var den at virke som en regulator paa pengekursen.

Til trods for at det forløbne aar nemlig i mange henseender har været et at de vanskeligste, landet har gennemgaaet, er der ikke indtruffet nogen af den slags forstyrrelser paa pengemarkedet, som man tidligere stadig var vidne til, men kursen paa papirpengene har uden væsentlige fluktuationer holdt sig i nærheden af den i loven fastsatte maximumskurs. At dette forhold ikke har undladt at have en gavnlig indflydelse paa forretningslivet i det hele taget, vil være indlysende.

Det i anledning af konverteringen oprettede fond udgjorde ved udgangen af aaret 1900 ca. 7 millioner pesos guld og antages ved slutningen af indeværende aar at ville have naaet op til omtrent 20 millioner.

Der synes derfor at være grund til snart at forhøje den officielle kurs, men der er foreløbig intet, som tyder paa, at statsmyndighederne har til hensigt at foretage et saadant skridt.

Vekselkursen

paa England, Frankrige og Tyskland à 90 dage sigt har i de forskjellige maa-
neder af aaret været underkastet følgende fluktuationer:

	England.		Frankrige.		Tyskland.	
	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.
Januar	48 ³ / ₈	49 ⁵ / ₁₆	5.035	5.0195	4.15	4.235
Februar	48 ⁷ / ₁₆	48 ⁵ / ₆	5.075	5.085	4.14	4.16
Marts	48 ¹ / ₂	48 ¹¹ / ₁₆	5.085	5.11	4.16	4.18
April	48 ⁹ / ₁₆	48 ³ / ₄	5.09	5.11	4.165	4.18
Mai	47 ³ / ₄	48 ⁹ / ₁₆	5.005	5.09	4.08	4.165
Juni	47 ³ / ₄	48	5.01	5.005	4.085	4.105
Juli	47 ⁷ / ₈	48	5.015	5.025	4.09	4.105
August	48	48 ³ / ₁₆	5.025	5.045	4.10	4.105
September	47 ⁷ / ₈	48 ³ / ₁₆	5.01	5.045	4.09	4.115
Oktober	47 ⁷ / ₈	48 ¹ / ₁₆	5.015	5.03	4.095	4.12
November	47 ⁷ / ₈	48 ¹ / ₈	5.015	5.035	4.10	4.12
December	48 ¹ / ₆	48 ¹ / ₂	5.023	5.065	4.105	4.14

Indvandringen.

I aaret 1900 ankom der hertil fra oversjøiske lande 84 851 emigranter, hvilket er det høieste ziffer, indvandringsstatistikken har havt at opvise i de sidste 10 aar, naar undtages aaret 1896, i hvilket aar der ankom 102 673 indvandrere til landet.

I aaret er 38 314 personer udvandret, og bliver der saaledes et overskud i favør af indvandringen af 46 537 personer. Disse 38 314 udvandrere bestaar hovedsagelig af italienere, som hvert aar indfinder sig her for at deltage i indhøstningsarbeidet og derefter vender tilbage til sine hjem i Europa, et arrangement, som den herværende høie arbejdsløn under indhøstningen og den billige overreise gjør fordelagtigt for dem.

Sundhedstilstanden.

I de første maaneder af aaret indtraf der først i Rosario og senere i Buenos Aires adskillige tilfælde af byldepest. Til begge disse steder var smitten antagelig overført fra Asuncion, Paraguay, hvor sygdommen havde optraadt nogen tid i forveien. Da der imidlertid fra autoriteternes side straks blev truffet energiske forholdsregler, fik denne ikke nogen videre udbredelse. Noget senere forefaldt der paa nyt enkelte pesttilfælde i Asuncion, men heller ikke her fik sygdommen anledning til at sætte sig fast.

Af andre smitsomme sygdomme har børnekopper optraadt i Buenos Aires, omend ikke med særlig ondartet karakter. Paa sundhedstilstanden inden distriktet forøvrigt har der intet været at udsætte.

Indberetning

fra vicekonsulen i Rosario angaaende forholdene i Rosario og provinsen Santa Fé.

Rosario er den anden stad i republiken, baade hvad handel, skibsfart og befolkning angaar. Den ligger ved Paranáfloden og har en folkemængde af 120 000 indbyggere. Mellem Rosario og hovedstaden i republiken, Buenos Aires, er en livlig daglig forbindelse baade ved jernbane og dampskib; afstanden er omkr. 300 kilometer.

Provinsen Santa Fé, i hvilken Rosario ligger, indtager en central stilling i republiken; den grænser mod nord til Chaco's landstrækninger, mod syd til provinsen Buenos Aires, mod vest til provinserne Santiago de Estero og Cordoba, mod øst til floden Paraná.

Provinsens milde klima, jordbundens frugtbarhed, dens naturlige rigdomme

og dens fordelagtige geografiske stilling har sat den i første linje blandt sine søsterprovinser, og den vil i den nærmeste fremtid være midtpunktet for alt agerbrug, kvægavl og industririgdom.

Provincens udstrækning er 132 000 kvadratkilometer med omkring 400 000 indbyggere.

De fornemste hovednæringsveje er kvægdrift og kornavl; store strækninger af land, ja næsten hele provinsen er nu dyrket, og der exporteres aarlig tusindvis af ton, af hvede, mais og linfrø.

Statistiken for det sidste aars høst (1900) udviser, at medens hele republiken har høstet 2 294 640 tons hvede, 770 480 tons mais og 214 010 tons linfrø, har provinsen Santa Fé heraf alene høstet 893 389 tons hvede, 500 000 tons mais og 84 106 tons linfrø; med andre ord 39 pct. af hele landets hvedehøst er tilfaldt provinsen Santa Fé. Hø, presset i baller, udgjør ogsaa en meget vigtig exportartikel. Provinsen (i særdeleshed Rosarios omegn) er saa at sige overstrøet med landeieendomme og stutier, hvor kvægdrift og faareavl drives i stor skala. Som følge heraf exporteres der især gennem Rosario en masse huder, baade tørrede og saltede, horn samt i det hele taget alle de med driften forbundne produkter.

De vigtigste fabrikationsgrene er: tilvirkningen af øl, olje, chokolade, likører, hatte, skotøj, mursten, vogne, tøier, møbler, støbegods, sæbe og lys, kemiske produkter, litografier, tobak, papir samt garvning, sukkerraffinering og betydelig mølledrift.

De vigtigste havne i provinsen er: Rosario, Colastiné (hovedstaden Santa Fé's havn), San Lorenzo og Villa Constitucion.

Santa Fé er provincens hovedstad og har en befolkning af 23 000 indbyggere. Den provinsielle regjering har sit sæde der. Havnen Colastiné besøges aarlig af talrige skibe, baade seil- og dampskibe, som laster provincens produkter, indbefattet quebrachotræ, der hugges i de store skoge i den nordlige del af provinsen.

Rosario har i de sidste 10 aar udvidet sig ganske overordentlig, takket være dens livlige handel. Byen er i direkte forbindelse med Europa, Brasilien og Nordamerikas vigtigste handelssteder.

Det eneste sukkerraffinaderi i republiken er her. Samme giver arbeide til flere hundrede mænd og kvinder. Der er ligeledes flere tobaksfabriker, destillerier, møller og bryggerier.

Havnen byder arbeidsfolk stadig sysselsættelse og arbeide aaret rundt, da exporten af korn etc. optager tusinder af mænd ved lastningen af skibene og haandteringen af varerne i oplagshusene.

I disse dage er ogsaa et aktieselskab blevet grundet for at oprette et fryseri, saa fersk kjød kan exporteres herfra til Europa. Fabriken kommer til at ligge i udkanten af byen ved flodbredden.

De forskellige jernbanelinjer, der krydser Rosario i alle retninger, har en masse arbejdere i stadig beskæftigelse.

Det er neppe tilraadeligt at komme ud hid uden at beherske sproget og være i besiddelse af kapital, men jordbrugere, der er bemedlede, vil sandsynligvis have en god fremtid for sig ved at dyrke sit eget land her.

Quebec.

*Aarsberetning for 1900 fra konsul W. A. Schwartz,
dateret 21de mai 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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	24 361	22	24 361	-	-	9	14 257	9	14 257
Seilskibe	-	-	6	4 554	6	4 554	-	-	12	11 271	12	11 271
Sum	-	-	28	28 915	28	28 915	-	-	21	25 528	21	25 528
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	173	244 573	173	244 573	-	-	199	259 893	199	259 893
Seilskibe	-	-	30	16 946	30	16 946	-	-	284	188 419	284	188 419
Sum	-	-	203	261 519	203	261 519	-	-	483	448 312	483	448 312
Totalsum af ladede												
fartøier	-	-	231	290 434	231	290 434	-	-	504	473 840	504	473 840
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	3	5 071	3	5 071	-	-	16	15 175	16	15 175
Seilskibe	1	1 115	6	6 752	7	7 867	-	-	-	-	-	-
Sum	1	1 115	9	11 823	10	12 938	-	-	16	15 175	16	15 175
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	175	230 794	175	230 794	-	-	148	214 826	148	214 826
Seilskibe	28	19 793	249	166 769	277	186 562	-	-	23	14 989	23	14 989
Sum	28	19 793	424	397 563	452	417 356	-	-	171	229 815	171	229 815
Totalsum af ballastede												
fartøier	29	20 908	433	409 386	462	430 294	-	-	187	244 990	187	244 990

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 16 526. 0. 0, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier £ 250 766 foruden dampskibe under tidsbefragtning.

For ordre, reparation eller lignende anløb 6 norske fartøier dr. 7 714 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 23 dr. 44 164 tons, til hovedstationen 2 dr. 4 161 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 570.81, ved vicekonsulsstationerne \$ 7 830.88; heraf tilfaldt konsulen \$ 3 915.19. Af svenske skibe ved hovedstationen \$ 70.83, ved vicekonsulsstationerne \$ 449.81, heraf tilfaldt konsulen \$ 224.90. Ialt tilfaldt konsulen \$ 4 710.72.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager \$ 48.67, i svenske sager ingen, i andre sager \$ 14.41, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager \$ 72.77, i svenske sager \$ 50.57, i andre sager ingen.

I overensstemmelse med § 73 i kongelig forordning angaaende konsulatvæsenet har jeg herved den ære at afgive beretning angaaende de forenede rigers handel og skibsfart paa distriktet i aaret 1900 med bemærkning, at ingen officielle tabeller foreligger endnu for Newfoundland's vedkommende.

H a n d e l. Ifølge de for Canada foreliggende officielle handels- og skibsfartstabeller androg omsætningen mellem de forenede riger og distriktet for finansaaet 1899—1900 som følger:

Import:	Toldpligtige varer til værdi	\$ 59 327
	Frie — „ —	„ 673
	Tilsammen	\$ 60 000
hvoraf	jern til forarbeidelse af hestekosøm	\$ 38 261
	stangjern	„ 8 413
	maskiner	„ 568
	torsk og torskelevertran	„ 10 115
	anden tran	„ 771
	Tilsammen	\$ 58 128

resten fordelt over 15 poster paa mindre beløb.

Deraf til provinsen Ontario	\$ 5 035
„ — Quebec	„ 48 053
„ — Nova Scotia	„ 439
„ — New Brunswick	„ 5 843
„ — Manitoba	„ 254

og resten fordelt paa øvrige provinser og territorier med mindre beløb.

Exporten androg til en værdi af \$ 81 044

hvoraf fra provinsen Ontario ✓	\$ 43 382
" — Quebec	" 3 170
" — Nova Scotia	" 330
" — New Brunswick	" 600
" — British Columbia	" 6
" — Prins Edwards Ø	" 33 556

Tilsammen \$ 81 044

og hvoraf som indgaaende under bergverksprodukter . .	\$ 330
fiskerierne	" 33 556
manufakturvarer	" 47 158

Tilsammen \$ 81 044

deraf igjen nedlagt hummer	\$ 33 556
støbegods	" 27 908
andre jernvarer	" 6 644
læder og skind	" 7 991
agerbrugsredskaber	" 1 258
kløverfrø	" 1 037

og resten fordelt paa 7 poster.

Den samlede handelsomsætning med distriktet, fraseet Newfoundland, har saaledes andraget til:

Import	\$ 60 000
Export	" 81 044

Tilsammen \$ 141 044

Canadas hele handelsomsætning androg i finansaaret til:

Import	\$ 189 622 513
Export	" 191 894 723

Tilsammen \$ 3 81 517 236

og viser en handelsbalance i Canadas favør af . . \$ 2 272 210

Importen var fordelt over de forskellige markeder som følger:

	Toldpligtige varer.	Frie varer.	Tilsammen.
	\$.	\$.	\$.
Det Britiske Rige	33 783 312	15 502 017	49 285 329
De Forenede Stater	60 819 752	56 152 802	116 972 554
Tyskland	7 770 294	936 347	8 706 641
Frankrige	3 601 420	863 518	4 464 938
Belgien	3 170 724	131 027	3 301 751
Japan	461 319	1 301 215	1 762 534
China	211 730	412 703	624 433
Argentina	63	571 206	571 269
Holland	401 285	216 897	618 182
Spanien	554 145	8 927	563 072
Schweiz	530 680	11 871	542 551
Porto Rico	309 856	3 890	313 746
Italien	269 538	29 502	299 040
Cuba	220 291	15 035	235 326
Østerrige	228 668	5 991	234 659
Brasilien	—	231 358	231 358
Grækenland	219 564	-966	220 530
Tyrkiet	165 001	1 454	166 455
Portugal	68 930	4 464	73 394
Venezuela	688	67 603	68 291
Norge og Sverige	59 327	673	60 000
Mexico	4 597	52 697	57 294
Centralamerika	—	48 112	48 112
St. Pierre	43 723	4 145	47 868
Chile	—	28 185	28 185
Rusland	15 804	8 855	24 659
Uruguay	—	22 016	22 016
Philippinske Øer	14 584	—	14 584
Danmark	792	13 498	14 290
Hollandsk Vestindien	1 435	11 747	13 182
Arabien	864	5 416	6 280
Dansk Vestindien	77	1 079	1 156
Hollandsk Ostindien	—	9 638	9 638
Fransk Vestindien	395	—	395
Hawaji	—	2 414	2 414
Island	—	1 073	1 073
Persien	5 689	—	5 689
Peru	—	173	173
Columbia	3 832	103	3 935
Ægypten	5 517	—	5 517
	\$ 112 943 896	76 678 617	189 622 513

Exporten var fordelt over de forskellige markeder som følger:

	Egne produkter.	Fremmede produkter.	Total export.
	\$.	\$.	\$.
Det Britiske Rige	103 462 544	11 318 673	114 781 217
De Forenede Stater	52 534 977	1 966 417	54 501 394
Frankrige	1 372 359	2 411	1 374 770
Tyskland	1 108 163	607 740	1 715 903
Belgien	859 715	338 083	1 197 798
Cuba	669 304	13 480	682 784
Argentina	473 395	—	473 395
Brasilien	480 241	165	480 406
Portorico	440 947	3 733	444 680
Italien	260 456	—	260 456
China	254 814	1 493	256 307
St. Pierre	226 126	7 868	233 994
Holland	187 158	1 041	188 199
Mexico	149 590	—	149 590
Hawaji	142 349	1 107	143 456
Portugal	115 016	—	115 016
Italien	110 753	1 555	112 308
Spanien	86 456	—	86 456
Norge og Sverige	81 044	—	81 044
Rusland	70 530	28	70 558
Chile	61 118	—	61 118
Uruguay	50 458	—	50 458
Danmark	42 261	—	42 461
Spanske besiddelser i Afrika	42 464	—	42 464
Colombia	38 559	501	39 060
Dansk Vestindien	37 132	353	37 485
Fransk Afrika	32 197	—	32 197
Østerrige	1 072	—	1 072
Bolivia	340	—	340
Centralamerika	25 554	—	25 554
Hollandsk Ostindien	979	—	979
Do. - Vestindien	761	—	761
Ægypten	556	—	556
Fransk Vestindien	9 656	20	9 676
Andre franske besiddelser	40	—	40
Grækenland	2 382	—	2 382
Haiti	13 068	—	13 068
Madeira	20 877	—	20 874
Peru	22 699	172	22 871
Philippinske øer	883	—	883
Siam	116	—	116
Schweiz	386	414	800
Venezuela	21 298	—	21 298
	\$ 163 510 790	14 265 254	177 776 044

	Egne produkter.	Fremmede produkter.	Total. export.
Overført \$,	163 510 790	14 265 254	177 776 044
Penge og ædle metaller til Stor- britannien	—	400	400
Do. do. til Newfoundland . . .	—	650	650
Do. do. til de Forenede Stater	1 670 068	6 986 050	8 656 118
Ansæt beløb forlidet opgivet fra indlands toldsteder som ex- porteret til de Forenede Stater	5 461 511	—	5 461 511
	\$ 170 642 369	21 252 354	191 894 723

Exporten var fordelt paa de forskellige industribrancher som følger:

	Mod i finansaaet 1898—1899.	
Bergverksdrift	24 778 339	13 568 585
Fiskerier	11 224 866	9 951 304
Skogbrug	29 954 089	28 114 295
Dyreriget	57 296 667	48 024 814
Agerbrug	38 469 961	37 401 914
Manufakturvarer	15 511 581	12 823 972
Forskjellige artikler	540 541	426 466
	177 776 044	150 311 350
Penge og ædle metaller	8 657 168	4 016 025
Ansatte værdier for lidet anmeldt fra indlands toldsteder	5 461 511	4 559 530
	191 894 723	158 886 905

Træmasseindustrien viser sig fremdeles at være i sterk fremgang og har bidraget til disse værdier med et beløb af \$ 1 816 016, en forøgelse mod i finansaaet 1898—1899 af \$ 541 640, en forøgelse, som dog med mere end sit fulde beløb falder paa de Forenede Stater, medens exporten til europæiske markeder endog viser en tilbagegang af henved \$ 60 000.

Forholdet stiller sig som følger for de forskellige markeder:

	1898—1899.	1899—1900.
Til Storbritannien	\$ 671 704	\$ 562 178
„ Tyskland	20	5 313
„ Belgien	—	19 603
„ Frankrige	—	25 066
„ europæiske marker	\$ 671 724	\$ 612 160
„ andre markeder	602 652	1 203 856
	\$ 1 274 376	\$ 1 816 016

Exporten var fordelt over de forskellige provinser saaledes:

Quebec	\$ 501 351
Ontario	" 517 023
Nova Scotia	" 157 842
New Brunswick	" 639 800
	\$ 1 816 016

Og efter en urevideret opgave over exporten i de sidste seks maaneder af kalenderaaret 1900 androg exporten af denne artikel som følger:

Til Storbritannien	\$ 405 014
" de Forenede Stater	" 449 569
" Frankrig	" 10 380
" andre lande	" 44 646
	\$ 909 609

og var fordelt paa de forskellige maaneder og markeder saaledes:

	Juli og august.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Til Storbritannien	\$ 124 731	63 021	6 768	103 022	107 472
" de Forenede Stater	" 131 579	70 267	55 652	93 437	98 634
" Frankrige	" 1 662	8 119	—	599	—
" andre lande	" 18 046	5	—	16 518	10 077
Tilsammen	\$ 276 018	141 412	62 420	213 576	216 183

Det synes heraf at fremgaa, at omend denne bedrift fremdeles er i rask fremgang inden distriktet, synes ogsaa Canadas konkurrenceevne i denne artikel paa de europæiske markeder allerede at have kulmineret.

I finansaaaret 1899—1900 er derhos exporteret trævirke til forarbeidelse af træmasse som følger:

Til Storbritannien	\$ 38 370
" Newfoundland	" 325
" de Forenede Stater	" 864 077
Tilsammen	\$ 902 772

og i de sidste seks maaneder af kalenderaaret 1900:

Til Storbritannien	\$ 20 221
" de Forenede Stater	" 658 280
Tilsammen	\$ 678 501

I fireaarsterminen fra 1896 er exporten til de Forenede Stater af disse artikler steget fra:

Foi træmasse	\$ 557 085 til \$ 1 193 753
„ trævirke til forarbej-	
delse deraf	„ 600 285 - „ 864 077

og det er at forudse, at de Forenede Stater fremtidig i stedse højere og højere grad vil blive henvist til Canada for forsyning af sit behov af disse artikler og konkurrencen paa europæiske markeder derved blive indskrænket.

I finansaaet 1899—1900 er anmeldt til toldbehandling varer af fremmed frembringelse som følger:

		Erlagt told
	\$	\$
Britiske	48 396 003	8 474 231.25
Amerikanske	109 844 378	13 491 872.86
Tyske	8 383 498	2 189 798.17
Franske	4 368 502	1 428 019.46
Belgiske	3 223 918	916 374.13
Japanske	1 751 415	144 499.80
Kinesiske	629 729	134 852.17
Hollandske	579 582	1 171 550.06
Argentinske	571 269	20.85
Spanske	560 701	183 147.69
Schweiziske	529 176	143 983.86
Portorico	298 732	20 930.32
Brasilianske	231 358	—
Østerrigske	228 094	68 089.63
Cubanske	217 432	223 104.85
Græske	204 888	68 900.26
Tyrkiske	164 910	37 043.61
Italienske	144 575	26 842.73
Portugisiske	72 783	28 548.59
Venezuelanske	68 291	234.80
Norske og svenske	59 624	9 683.50
Alle andre	275 458	127 381.74
	\$ 180 804 316	28 889 110.13

Skibsfart.

De forenede rigers skibsfart paa distriktets konsulsstationer stiller sig saaledes:

Norske skibe.

				Deraf dampsk.			
				Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Quebec				38	41 853	25	29 432
Montreal				110	169 036	110	169 036
Overføres				148	210 889	135	198 468

	Overført	Antal.		Deraf dampsk.	
		Tons.	Antal.	Tons.	
		148	210 889	135	198 468
Three Rivers	5	6 995	3	4 665	
St. Thomas	2	1 443	—	—	
Chicoutimi	7	6 632	2	2 398	
St. Etienne	2	2 274	—	—	
Metis	3	3 437	—	—	
Matane	5	5 141	1	1 279	
St. Anne des Monts	6	5 918	—	—	
Campbellton	25	17 859	1	1 279	
Dalhousie	50	33 123	—	—	
Bathurst	5	4 633	—	—	
Chatham	47	33 392	13	9 549	
Newcastle	26	17 680	—	—	
Richibucto	7	2 420	—	—	
Buctouche	1	485	—	—	
Shediac	21	11 475	—	—	
Baie Verte	20	9 886	—	—	
St. John	21	17 992	8	9 726	
Northport	7	6 337	—	—	
Pugwash	19	11 885	1	974	
Pictou	27	22 802	21	19 333	
Parrsboro	3	2 857	—	—	
Yarmouth	1	453	—	—	
Bridgewater	6	4 755	—	—	
St. Margaret's Bay	4	4 077	1	1 675	
Halifax	51	43 124	33	29 566	
Ship Harbor	6	2 607	—	—	
Sheet Harbor	4	2 366	—	—	
Sydney	147	219 072	145	217 866	
North Sydney }					
St. John's N. F.	17	8 639	9	8 021	
		693	720 628	373	504 799
mod i aaret 1899	567	595 219	293	398 138	

Svenske skibe.

	Antal.	Tons.	Norske og svenske skibe			
			Deraf dampsk.		tilsammen.	
			Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Quebec	2	4 161	2	4 161	40	46 014
Montreal	2	4 161	2	4 161	112	173 197
Three Rivers	—	—	—	—	5	6 995
St. Thomas	—	—	—	—	2	1 443
Chicoutimi	—	—	—	—	7	6 632
St. Etienne	—	—	—	—	2	2 274
Metis	1	833	—	—	4	4 270
Overføres	5	9 155	4	8 322	172	240 825

			Deraf dampsk.		Norske og svenske skibe tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	5	9 155	4	8 322	172	240 825
Matane	—	—	—	—	5	5 141
St. Anne des Monts	—	—	—	—	6	5 918
Campbellton	—	—	—	—	25	17 859
Dalhousie	3	2 258	—	—	53	35 381
Bathurst	—	—	—	—	5	4 633
Chatham	2	1 094	—	—	49	34 456
Newcastle	—	—	—	—	26	17 680
Richibucto	—	—	—	—	7	2 420
Buctouche	—	—	—	—	1	485
Shediac	—	—	—	—	21	11 475
Baie Verte	—	—	—	—	20	9 886
St. John	1	2 247	1	2 247	22	20 239
Northport	—	—	—	—	7	6 337
Pugwash	—	—	—	—	19	11 885
Pictou	1	2 247	1	2 247	28	25 049
Parrsboro	—	—	—	—	3	2 857
Yarmouth	—	—	—	—	1	453
Bridgewater	—	—	—	—	4	4 755
St. Margaret's Bay	—	—	—	—	4	4 077
Halifax	1	697	—	—	51	43 821
Ship Harbor	—	—	—	—	6	2 607
Sheet Harbor	—	—	—	—	4	2 366
Sydney	11	30 459	11	30 459	158	249 531
North Sydney						
St. John's N. F.	1	168	—	—	18	8 807
	25	48 325	17	43 275	718	768 942
mod i aaret 1899	12	7 390	—	—	578	602 609

En betragtning heraf vil vise for begge nationer en sterk forøgelse af tonnage paa distriktets konsulsstationer; saaledes i svensk tonnage 40 935 tons, i norsk do. 125 409 tons, tilsammen for begge nationer 166 344 tons og andrager til 718 skibe og 768 953 tons mod 578 skibe og 602 609 tons i aaret 1899, hvortil efter fra andre kilder indhentede beretninger kommer et besøg af 323 fartøier og 465 882 tons skibsrum og med skibsbesætninger til et samlet antal af ca. 7 000 sjømænd. De forenede rigers samlede skibsfart paa distriktet vil herefter have andraget til 1 040 skibe og 1 284 835 tons skibsrum mod i aaret 1899 850 349 tons.

I den kanadiske oversjøiske skibsfart har i finansaaet 1899—1900 været anvendt en tonnage af tilsammen 14 175 121 tons, hvoraf

	Ankomne.		Afseilede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske	8 177	4 484 283	7 957	4 162 836
Argentinske	1	677	—	—
Overført	8 178	4 484 960	7 957	4 162 836

	Ankomne.		Afseilede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	8 178	4 484 960	7 957	4 162 836
Østerrigske	10	13 337	10	9 378
Belgiske	1	999	2	765
Chilenske	1	1 016	1	1 013
Danske	15	25 669	16	29 458
Franske	113	45 699	136	43 750
Tyske	46	95 143	38	76 429
Hawajiske	28	58 790	27	57 279
Hollandske	5	8 099	1	1 632
Italienske	69	50 880	50	38 314
Japanske	27	73 262	29	74 360
Norske og svenske	697	678 004	577	623 098
Portugisiske	1	178	1	178
Russiske	8	8 532	6	7 156
Spanske	4	4 127	1	168
De Forenede Staters	5 404	1 714 027	5 087	1 786 586
	14 607	7 262 721	13 939	6 912 400
hvoraf dampskibe	6 157	5 855 708	5 568	5 621 601
„ seilskibe	8 450	1 407 013	8 371	1 290 799
„ britiske	8 177	4 484 283	7 957	4 162 836
„ fremmede	6 430	2 778 438	5 982	2 749 564

De i kalenderaaret oppebaarne konsulsafgifter andrager for norske skibe til \$ 8 401.08 og for svenske til \$ 520.64, hvortil afgifter indgaaende under konsulatforordningens § 107, forsaavidt skibsfarten angaar, for norske skibe til \$ 75.37 og for svenske til \$ 16.13, tilsammen \$ 91.60.

De for norske skibe optjente bruttofragter andrager til £ 16 529 og for svenske til £ 216, og anmeldte udgaaende fragter andrager henholdsvis til £ 250 766 og £ 10 693, hvortil kommer maanedsbefragtninger for dampskibe.

I samhandelen mellem Canada og de Forenede Stater anvendtes i flod- og indsejlfart:

	Fragtgoods i tons.			
	Antal.	Tons.	Vegt.	Maal.
Ankomne	21 699	6 438 924	1 977 766	32 038
Afseilede	21 195	6 300 050	817 971	400 775
	42 894	12 738 974	2 795 737	432 813
hvoraf kanadiske	21 089	7 599 066	1 154 088	106 937
og amerikanske	21 805	5 139 908	1 641 649	325 876

I den kanadiske kystfart var i samme finansaar anvendt som:

		Antal.		Tons.	
Ankomne	britiske skibe . . .	72	976	16	979 730
—	fremmede do. . . .	527		265	964
		73	503	17	245 694
Afseilede	britiske skibe . . .	69	210	16	089 847
—	fremmede skibe	516		296	189
		69	726	16	386 036
		Ankomne.		Afseilede.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Dampskibe af alle slags .	41 171	14	377 994	37	809
Seilfartøier, lægttere, kanal-					
baade etc.	32 332	2	867 700	31	917
		73	503	69	726
		17	245 694	16	386 036

Fyr- og merkevæsen.

Forsaavidt denne branche angaar, henvises til de regelmæssig indsendte bekendtgørelser fra marinedepartementet.

Lods- og havnevæsen.

Heri er saavidt officielt bekendt ingen forandring af betydning foregaaet.

Indvandringsforholdene hertil landet og via Canada til
de Forenede Stater.

Disse har heller ikke i det forløbne aar givet anledning til forviklinger af nævneværdig betydning. Det vilde imidlertid være ønskeligt og tjenligt til forebyggelse af fremtidige forviklinger, om de autoriserede udvandringsagenter kunde blive paalagt at iagttage ikke at tilstaa befordring hertil landet eller via Canada til de Forenede Stater af personer, der havde gjort sig skyldig i forseelser mod den offentlige lovgivning, orden eller sedelighed, eller som lider af sinds- eller andre uhelbredelige sygdomme, og ei heller saadanne, som ikke er i besiddelse af tilstrækkelige midler til ikke efter indvandringen at falde det offentlige til byrde, og at udførelsen heraf ogsaa saavidt muligt bliver paaseet af myndighederne.

Fiskerierne.

Exporten af fiskevarer, som nærmest kunde være af interesse for de forenede riger, har i finansaaret 1899—1900 stillet sig saaledes:

	Vegt.	Værdi \$.
Torsk, tørsaltet cwt.	749 943	3 041 346
Sild, saltet bar.	55 208	190 011
Makrel, do. "	11 974	156 844
Hummer, nedlagt $\mathcal{H}$	10 471 838	2 372 859
Lax, do. "	37 047 280	2 885 830
Fisketran gall.	197 611	50 333

hvoraf som ovenfor angivet til de forenede riger 129 842 $\mathcal{H}$ nedlagt hummer til værdi \$ 33 556.

Trælastbedriften.

De hovedsageligste artikler, som i finansaaret har været gjenstand for export, har været som nedenfor angivet:

	Maal.	Værdi \$.
Tømmer, red pine tons	5 600	65 601
Do., white do. "	76 549	1 254 457
Do., eg "	19 531	405 608
Do., alm "	13 694	205 131
Planker, pine std.	71 890	3 286 598
Do., spruce "	307 637	8 287 960
Do., ender "	19 765	564 869
Bord mf.	842 721	9 618 526

Opgave over de samlede beløb af de ved konsulatet i Quebec i aaret 1900 oppebaarne afgifter:

Konsulatafgifter:

Hovedstationen.		Vicekonsulaterne.		Expeditionsafgifter.
Norske skibé.	Ialt	Ialt.	Deraf tilfaldt konsulen.	
Hovedstationen	\$ 570.63			\$ 63.68
Montreal . .		\$ 1 487.94		" 2.00
Three Rivers .		" 102.98		
St. Thomas .		" 24.56		
Chicoutimi . .		" 112.86		
St. Etienne .		" 38.70		
Overføres	\$ 570.63	\$ 1 767.04		\$ 65.68

Hovedstationen.		Vicekonsulaterne.		Expeditionsafgifter.	
Norske skibe.	Ialt.	Ialt.	Deraf tilfaldt konsulen.	Ialt tilfaldt konsulen.	
Overført	\$ 570.63	\$ 1 767.04	—	—	\$ 65.68
Metis . . .	—	" 58.50	—	—	—
Matane . . .	—	" 69.36	—	—	—
St. Anne des Monts	—	" 90.77	—	—	—
Campbellton . .	—	" 303.99	—	—	" 8.00
Dalhousie . . .	—	" 320.77	—	—	" 2.40
Bathurst . . .	—	" 79.37	—	—	—
Chatham . . .	—	" 491.31	—	—	" 1.05
Newcastle . . .	—	" 300.93	—	—	
Richibucto . . .	—	" 41.20	—	—	—
Buctouche . . .	—	" 8.26	—	—	—
Shediac . . .	—	" 195.35	—	—	—
Baie Verte . . .	—	" 168.42	—	—	—
St. John . . .	—	" 306.30	—	—	" 14.85
Northport	—	" 107.87	—	—	" 1.40
Pugwash . . .	—	" 202.29	—	—	
Pictou . . .	—	" 215.10	—	—	—
Parrsboro . . .	—	" 48.62	—	—	—
Yarmouth . . .	—	" 7.71	—	—	—
Bridgewater	—	" 80.94	—	—	—
St. Margaret's Bay	—	" 69.40	—	—	—
Halifax . . .	—	" 708.84	—	—	" 23.20
Ship Harbor	—	" 44.37	—	—	—
Sheet Harbor	—	" 40.27	—	—	—
Sydney	}	" 1 957.73	—	—	" 19.87
North Sydney			—	—	—
St. John's N. F.		" 145.68	—	—	—
		\$ 3 915.22		—	—
\$ 570.63		\$ 7830.45	\$ 3 915.22	\$ 4 485.85	\$ 136.45

Konsulatafgifter.

Hovedstationen.		Vicekonsulaterne.		Expeditionsafgifter.	
Svenske skibe.	Ialt.	Ialt.	Deraf tilfaldt konsulen.	Ialt tilfaldt konsulen.	
Hovedstationen	\$ 70.83	—	—	—	\$ 19.94
Montreal . . .	—	\$ 70.83	—	—	" 4.20
Metis . . .	—	" 14.18	—	—	—
Dalhousie . . .	—	" 38.43	—	—	—
Chatham . . .	—	" 18.62	—	—	—
St. John . . .	—	" 38.24	—	—	" 0.80
Pictou . . .	—	" 19.13	—	—	—
Halifax . . .	—	" 11.87	—	—	" 1.50
Overføres	\$ 70.83	\$ 211.30	—	—	\$ 26.44

Hovedstationen.		Vicekonsulaterne.			Expeditionsafgifter.
Svenske skibe.	Ialt.	Ialt.	Deraf tilfaldt konsulen.	Ialt tilfaldt konsulen.	
Overført	\$ 70.83	\$ 211.30	—	—	\$ 26.44
Sydney . . .	—	" 235.65	—	—	" 9.63
St. John's N. F.	—	" 2.86	—	—	—
Winnipeg . .	—	—	—	—	" 7.50
Nya Stockholm	—	—	—	—	" 7.00
			\$ 224.90		
\$ 70.83		\$ 449.81	\$ 224.90	\$ 295.73 .	\$ 50.57

Kapstaden.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul A. Ohlsson,
dateret 22de juni 1901.
Den norske skibsfart i 1900.*

	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.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seilskibe	5	3 871	57	52 287	62	56 158	—	—	—	—	—	—
Sum	5	3 871	57	52 287	62	56 158	—	—	—	—	—	—
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	—	—	2	4 188	2	4 188	—	—	—	—	—	—
Seilskibe	9	5 669	91	78 470	100	84 139	—	—	2	3 370	2	3 370
Sum	9	5 669	93	82 658	102	88 327	—	—	2	3 370	2	3 370
Totalsum af ladede fartøier.	14	9 540	150	134 945	164	144 485	—	—	2	3 370	2	3 370
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Seilskibe	—	—	—	—	—	—	—	—	62	55 451	62	55 451
Sum	—	—	—	—	—	—	—	—	62	55 451	62	55 451
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 188	2	4 188
Seilskibe	—	—	—	—	—	—	—	—	91	74 046	91	74 046
Sum	—	—	—	—	—	—	—	—	93	78 234	93	78 234
Totalsum af ballastede fartøier.	—	—	—	—	—	—	—	—	155	133 685	155	133 685

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 227 270.
 For ordre, reparation eller lignende anløb 15 norske fartøier dr. 12 869 tons.
 Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 34 dr. 25 021 tons, til hovedstationen 19 dr. 13 934 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 193. 17. 10, ved vicekonsulsstationerne £ 281. 3. 6; heraf tilfaldt konsulen £ 140. 11. 9. Af svenske skibe ved hovedstationen £ 43. 19. 0, ved vicekonsulsstationerne £ 33. 2. 5; heraf tilfaldt konsulen £ 16. 11. 2. Ialt tilfaldt konsulen £ 394. 19. 9.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager £ 16. 10. 0, i svenske sager £ 4. 17. 4, i andre sager ingen.

Som man kunde vente, har den endnu paagaende sydafrikanske krig havt sin virkning paa skibsfarten hid til distriktet. Denne har nemlig, i det mindste hvad de skandinaviske lande angaar, vist en formindskelse mod foregaaende aar. Dette dog hovedsagelig i de trælastførende fartøiers antal. Derimod har de svenske og norske fartøier fremdeles med omtrent samme antal og tonnage som i de nærmest foregaaende aar deltaget i kultraden fra England samt i trælast- og kornttraden fra Australien.

De ankomne norske fartøier i aaret 1900 var 164 med en tonnage af 144 485 tons, medens de tilsvarende tal i det nærmest foregaaende aar var 189 og 148 583 tons, altsaa den ganske betydelige formindskelse i antal af 25 fartøier. I den samlede tonnage er imidlertid formindskelsen ganske ringe, nemlig blot 4 098 tons, hvilket viser, at det har været fartøier af større drægtighed, som er blevet anvendt i traden hid i det sidst forløbne aar.

De ankomne svenske fartøiers antal udgjorde for aaret 1900 34 med en samlet tonnage af 25 021, medens i aaret 1899 37 fartøier dr. tilsammen 27 126 tons ankom hid med ladning, altsaa en nedgang i antal og tonnage af 3 fartøier og 2 105 tons.

Hvad de hidførte ladninger angaar, har af de 198 ankomne norske og svenske fartøier 64 udført trælast fra Norge og Sverige. De resterende 134 er ankommet under rubriken „fra andre lande“, de fleste med stenkul fra England, men ret mange med sleepers og hvedelast fra australske havne.

Blot et af hjemlandenes dampskibe, et norsk, ankom til distriktet med stykgods fra Newyork.

Summarisk opstillet viser de forenede rigers skibsfart paa distriktet, iberegnet kolonien Natal, følgende billede:

Norske fartøier.

Ankomne:	Antal.	Tons.
Fra Norge med ladning . . .	14	9 540
„ Sverige „ — . . .	28	21 947
„ andre lande med ladning . .	122	112 998
Sum	164	144 485

**

Afgaaede :	Antal.	Tons.
Til andre lande med ladning . . .	2	3 370
„ „ — i ballast . . .	155	133 685
Sum	157	137 055

Svenske fartøier.

Ankomne :	Antal.	Tons.
Fra Sverige med ladning . . .	22	15 887
„ andre lande med ladning . . .	12	9 134
Sum	34	25 021

Afgaaede :	Antal.	Tons.
Til andre lande med ladning . . .	1	288
„ „ — i ballast . . .	30	22 548
Sum	31	22 836

Frugtmarkedet.

Ved begyndelsen af aaret viste de ankommende fartøiers fragtsatser sig at være omtrent de samme, som opgivet i min forrige aarsrapport, men steg i aarets løb ganske betydelig. At saa vilde blive tilfældet, syntes ganske naturligt, naar man tog i betragtning de lange ophold paa reden, som de fleste fartøier maatte underkaste sig i det foregaaende aar, og hvorpaa de fremdeles maatte være beredte.

Rederierne var derfor tvungne til at opretholde de høiere fragtsatser, og uden høiere saadanne synes det ogsaa at have lykkedes flere af dem at undgaa den altid før selvskrævne og saa tøielige klausul „to discharge according to the customs of the port“. Hvad dette sidste punkt angaar, har jeg bemærket, at flere fartøier er ankommet hid, som i stedet i sine certepartier har havt bestemte dage angivne for losningen, hvilke til og med er blevet regnet 48 timer efter fartøiets ankomst til Table Bay. For stor forsigtighed ved frugt-
slutning hidud kan ikke iagttages, thi der har indtruffet tilfælde, hvori der desuagtet har været bestemmelser i certepartierne, som har givet anledning til misforstaaelser og ubehageligheder.

Fragsatserne for trælast har været:

Fra Skellefteå	80 sh.
„ Hernösand	65 sh., 90 sh.
„ Sundsvall	63 sh. 9 d, 72 sh. 6 d, 75 sh., 80 sh., 100 sh.
„ Söderhamn	74 sh.
„ Gefle	67 sh. 6 d
„ Stockholm	77 sh. 6 d.
„ Göteborg	60 sh., 82 sh. 6 d, 92 sh. 6 d.
„ Fredrikstad	58 sh. 9 d, 60 sh., 62 sh. 6 d, 67 sh. 6 d, 90 sh.

For stenkul:

Fra Cardiff	16 sh., 18 sh., 19 sh. 1 d, 19 sh. 6 d, 20 sh., 20 sh. 6 d, 21 sh.
„ Swansea	16 sh., 18 sh., 18 sh. 6 d.
„ Newport	23 sh. 6 d.
„ Ardrossan	16 sh., 16 sh. 3 d, 23 sh. 6 d.
„ Glasgow	18 sh. 6 d, 19 sh.
„ Leith	32 sh. 6 d.
„ West Hartlepool	17 sh.

Satserne afhænger naturligvis delvis af fartøiernes størrelse og skibnings-tiden.

Som allerede antydet har det heller ikke i året 1900 kunnet undgaaes, at mere eller mindre lange ophold maatte forvoldes de fleste fartøier herude. Aarsagen har, hvad Kapstaden angaar, været den samme, som jeg i min forrige aarsrapport har fremholdt, nemlig den manglende plads i dokkerne, hvor man først og fremst har maattet skaffe kaiplads for det store antal af den britiske regjerings befragtede dampskibe til troppetransporter og krigsfornødenheder. Det er jo selvsagt, at for den store arme, ca. 250 000 mand, som holdes her i Sydafrika, betydelige kvantiteter proviant og andre fornødenheder maa udskibes, og dette kræver naturligvis en betydelig tonnage til sammes overførelse, hvilket har trængt expederingen af seilfartøierne beklagelig i baggrunden. Vistnok er det lykkedes dokmyndighederne at skaffe sig et antal pramme, saa at losning ude paa reden ogsaa har kunnet foregaa i større udstrækning end tidligere, men endnu er antallet af pramme høist utilstrækkeligt. En anden anledning til ophold for fartøierne, og dette gjælder i lige grad de øvrige havne i distriktet, har ligget deri, at der har været en beklagelig mangel paa jernbanevogne til godsets bortførelse, idet de fleste af disse er blevet lagt beslag paa af militærmyndighederne til transport af tropperne og deres fornødenheder. Et yderst ringe antal vogne har derfor kunnet stilles til importørernes forføining, og hele dokomraadet hersteds samt kajerne i de øvrige havne har derfor i lange tider havt udseende af store forraadsoplæg, som uop-hørlig er tiltaget, uden at bortførelsen har kunnet ske i tilsvarende proportion. Dette forhold har saaledes ikke alene været til hinder for expederingen af fartøierne, men denne blokade af gods i havnene har naturligvis i kanske end større omfang paaført importørerne selv store omkostninger.

Det har ikke blot været ved at vente paa at faa begynde losningen, at fartøierne er blevet opholdt, men de er ogsaa blevet forsinket ved at maatte vente paa ballast, efter at de har losset. Ballasten føres nemlig hid ned pr. jernbane, og der har været tilfælde, hvori fartøier har maattet vente paa denne lige op til en uges tid just som følge af, at vogne til ballasten ikke har været disponible.

Bruttofragterne for de ankommende fartøier har i året 1900 været:

For norske fartøier	£ 227 270
„ svenske —	- 41 302

eller tilsammen £ 268 572

Forandret tarif for dokafgiftens debitering for fartøier, som benytter Kapstadens dokker. Fra og med den 1ste januar 1901 erlægges denne afgift som følger, beregnet af fartøiernes bruttotonnage:

For dampskibe tilhørende handelsflaaden:

a. Med kulladning	$\frac{1}{2}$	penny pr. ton pr. dag
b. I havari	$\frac{1}{2}$	— " —
c. Andre	1	— " —
d. Hvis kommende ind i dokken paany inden 14 dage	$\frac{1}{2}$	— " —

For orlogsfartøier $\frac{1}{2}$ — " —

For seilfartøier, alle slags:

For de første 14 dage	$\frac{1}{4}$	— " —
„ hver yderligere dag . . .	$\frac{1}{2}$	— " —

Ovennævnte afgift nedsættes med en tredjedel for fartøier, som losser eller laster uden at benytte kaiplads.

Dagen regnes til 24 timer fra den tid, da fartøiet indkommer i dokken (søn- og helligdage samt ikke arbejdsdage medregnede); 12 timer og derunder regnes som halv dag, samt over 12 timer op til 24 timer som hel dag. I intet tilfælde beregnes dog for mindre end en dag.

Firmaer inden distriktet, hvori personer af norsk eller svensk nationalitet er interesseret som indehaver eller medeier, og som driver import eller export:

Kapstaden:

Ohlssons Cape Breweries Ltd., 10, Adderley street; administrerende direktør: de forenede rigers generalkonsul A. Ohlsson. Firmaet er etableret 1889 og driver betydelig import af bryggeriartikler.

Karl Lithman & Co., Dock Road. Indehaver: Karl Lithman. Firmaet etableret 1885; driver import af trævarer og eier en mindre sag hersteds.

Ahlbom, Gullander & Co., Dock Road. Indehaver: Carl Erik Ahlbom. Firmaet etableret 1899; driver import af trævarer og jernartikler. Eier sagbrug ved Salt River udenfor byen.

Thesen & Co., 10 Loop street. Indehaver: Nils Peter og Hjalmar Thesen. Firmaet er etableret 1870 og importerer trævarer samt korn. Driver rederiforretning med to kystdampskibe. Har afdelingskontor i Kneppa Paarl og Durban.

Gustaf Anderson & Co., Strand street. Indehaver: Gustaf Anderson. Firmaet er etableret siden 1895 og driver forretninger og import af tapeter, farver og farvestoffe.

Mercer & Skaugen, Dock Road. Kaptein O. Skaugen (nordmand) medeier i firmaet. Etableret 1895. Skibshandel og importører af skibsfornødenheder.

East London:

S. N. Paulsen & Co.. Indehaver er S. N. Paulsen (nordmand). Firmaet er etableret 1894. Driver skibshandel og import af skibsfornødenheder.

Durban, Natal.

Egeland & Aadnesen, Pine street east. Indehavere: Jacob J. Egeland og G. A. Aadnesen. Etableret for ca. 15 aar siden. Driver trævareforretning og import af trævarer.

Johannedal Timber Comp. (filial af Johannedals trævarebolag i Sundsvall. Etableret for ca. 9 aar siden. Bestyrer: Mr. Edw. G. A. Taplin. Driver trævareforretning og import af trævarer.

Thesen & Co. (Se Kapstaden).

N. Meyer. Indehaver: Norman Meyer. Etableret for ca. 12 aar siden. Skibshandler.

South African Trading Co. Indehaver: Viggo Berck. Etableret i ca. 4 aar. Driver agenturforretning samt import af trævarer.

Paa- og afmønstringer i aaret 1900.

I Kapstaden paamønstredes:

Med svenske fartøier	8 svenske
" " —	5 norske
" " —	22 udenlandske sjømænd
" norske —	20 svenske
" " —	73 norske
" " —	51 udenlandske sjømænd

Tilsammen 179 sjømænd

I Kapstaden afmønstredes:

Fra svenske fartøier	7 svenske
" " —	4 udenlandske
" norske —	34 svenske
" " —	51 norske
" " —	33 udenlandske

Tilsammen 129 sjømænd

Rømninger.

Antallet af rømninger i Kapstaden har i aaret 1900 været:

Fra svenske fartøier	17 svensker
” — — — —	1 nordmand
” — — — —	12 udlændinge
” norske — — — —	4 svensker
” — — — —	24 nordmænd
” — — — —	15 udlændige

Tilsammen 73 sjømænd.

Fra indeværende aars begyndelse (1901) indtil slutningen af mai har allerede 72 rømninger fundet sted her fra svenske og norske fartøier, nemlig 13 svenske, 32 nordmænd og 27 udlændinge, som naturligvis har forvoldt skibsførerne en hel del bekymring og besvær for ikke at tale om den direkte udgift i forhøjede hyrer, som de maatte betale sjøfolk herude.

Man tror at kunne spore en anledning til disse talrige rømninger i det faktum, at de engelske fartøiers besætninger er blevet lokkede iland for at lade sig hverve til de mange frivillige korpser, som er blevet oprettet herude for krigens skyld. For at fylde disse huller i de fremmede fartøiers besætninger er vore skandinaviske sjømænd af „runnere“ blevet lokkede til rømning samt til at forhyre sig paa andre fartøier.

I mange tilfælde har disse gjentagende rømninger været emne for diskussion paa konsulatet, men saa længe som „runnervæsenet“ eksisterer, og der findes kapteiner, som forhyrer folk, som de maa mistænke for at være rømlinger, er det at befrygte, at der lidet kan gøres for at afhjælpe disse misforhold.

Overblik over de almindelige samt handelsforholdene i Kapkolonien i aaret 1900.

De officielle statistiske opgaver for aaret 1900 betreffende import og export til Kapkolonien er endnu ikke tilgængelige. Jeg tror mig dog at kunne forudsige, at totalimporten til kolonien ikke vil vise sig i nogen væsentlig grad at staa tilbage for det nærmest foregaaende aars. Naturligvis medregnes ikke de artikler, som er kommet hid direkte for den britiske regjeringes regning, men kjøbmændene herude har efterhaanden fyldt sine lagere for at være forberedte, naar de to nyerhvervede kolonier, Transvaal og Orange River kolonien atter aabnes for den store almenhed.

Denne venten synes dog at være blevet længere, end man for omkring et aar siden antog. Man troede da, at det ikke skulde være saa særdeles længe, inden man kunde anse krigen overstaaet. Nu har imidlertid boerne fornaaet indtil dato at holde ufreden ilive, dog er krigens endelige afslutning naturligvis et blot og bart tidsspørgsmaal. Selvfølgelig vil det tage ret længe efter krigsoperationernes stansning, inden landet atter kan komme ud af den sørgelige forfatning, hvori det nu befinder sig, men det er aldeles vist, at efterat freden

er sluttet, og fortroligheden mellem de to nu stridende racer er blevet gjenoprettet, vil Sydafrika fra Kap lige op til Zambesi gaa en ikke anet blomstring imøde. Ikke blot grubedriften vil vise et enormt opsving, men ogsaa andre næringsgrene vil under sunde politiske forhold udvikle sig herude til fordel for landets indbyggere af enhver nationalitet. Hvad specielt de skandinaviske lande angaar, vil sikkerlig for dem et langt større marked vindes herude i træ, jern og bygningsmaterialier m. m. end forud.

Nogen udvandring hid kan der naturligvis ikke blive tale om endnu paa lang tid, hvorfor man maa tilraade enhver endnu ikke at reise herud.

Sundhedstilstanden i kolonien i aaret 1900 kan, hvad befolkningen i dens store helhed angaar, siges at have været god. Som dog altid er tilfældet i tider af krig, følges samme af febere og andre sygdomme. Dette faktum har ogsaa faaet sin bekræftelse under den paagaaende krig. Især har enterisk feber og dysenteri høstet mange offere blandt de forskellige troppeafdelinger.

Som i generalkonsulatets rapporter tidligere meddelt, konstateredes herude nogle enkelte tilfælde af byldepest under aaret 1900, nemlig i begyndelsen af marts og senere i november. Udbredelsen blev dog i begge tilfælde lykkelig hemmet, og man troede sig ogsaa skaanet for farsoten, indtil den i slutningen af januar d. a. atter aabenbarede sig her i Kapstaden. Den syntes til en begyndelse at faa fast fod blandt al den urenlighed, som eksisterer i visse dele af byen, især de, i hvilke kafferne, malajerne og den lavere befolkning forøvrigt har sit tilhold. Regjeringen og stadsmyndighederne greb dog sagen an med alvor med det lykkelige resultat, at det truende udbrud nu efterhvert undertrykkes.

Indtil medio juni (1901) er ialt 714 sygdomstilfælde og 338 dødsfald indtruffet af pest, deraf 184, respektive 60 blandt europæerne. Nogen fortegnelse over disse er endnu ikke blevet offentliggjort, men saavidt bekendt er ikke nogen af norsk eller svensk nationalitet faldt som offer for pesten. Besætningerne paa de talrige herliggende fartøier fra hjemlandene har helt og holdent gaaet fri.

Venedig.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra vicekonsul Ulysses Ringler,
dateret 31te mai 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	1 343	6	6 436	8	7 779	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	1	311	1	311	-	-	-	-	-	-
Sum	2	1 343	7	6 747	9	8 090	-	-	-	-	-	-
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	2	1 343	-	-	2	1 343	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	2	1 343	-	-	2	1 343	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier	4	2 686	7	6 747	11	9 433	-	-	-	-	-	-
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7 779	8	7 779
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	311	1	311
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	9	8 090	9	8 090
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 343	2	1 343
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 343	2	1 343
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	-	-	-	-	-	-	11	9 433	11	9 433

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 169 500.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 8 dr. 12 545 tons, heraf til hovedstationen 6 dr. 9 809 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 470.92, ved vicekonsulsstationerne kr. 42.55; heraf tilfaldt konsulen kr. 21.28. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 622.80, ved vicekonsulsstationerne kr. 69.85; heraf tilfaldt konsulen kr. 34.92. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 149.92.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 36.00, i svenske sager kr. 24.00, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 8.00, i svenske sager kr. 4.00.

Til Venedig ankom i aaret 1900 af alle nationaliteter ialt 3 341 fartøier dr. 1 295 217 tons (hvoraf 2 135 seilskibe dr. 121 950 tons og 1 206 dampskibe dr. 1 173 267 tons). Heraf var 2 022 fartøier dr. 550 296 tons (1 549 seilskibe dr. 92 817 tons og 473 dampskibe dr. 457 479 tons) af italiensk og 1 319 fartøier dr. 744 921 tons (586 seilskibe dr. 29 133 tons og 733 dampskibe dr. 715 788 tons) af udenlandsk nationalitet.

Fragterne holdt sig for fisk fra Bergen i lire 7.00 pr. 100 kg. og fra Finmarken i lire 9.50 à 10.00 pr. 100 kg. For kul fra England betaltes 11 sh.—13 sh. 6 d pr. ton og fra Nordamerika 21 sh.—23 sh. pr. ton. For fosfat fra Nordamerika 20 sh., for salpeter fra Chile (pr. seilskib) 38 sh., for korn fra det Sorte Hav frcs. 13.00—14.00.

Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1900 som nævnt 10 norske dampskibe med 9 122 tons og 1 norsk seilskib med 311 tons mod 9 dampskibe med 6 271 tons i aaret 1899. Af dampskibene var 4 ladet med fisk, 2 med mineralier og jern og 4 med kul, og seilskibet med kaffe fra Santos. Bruttofragten for de 11 norske skibe beløb sig til £ 9 333. 0. 0, hvoraf £ 608. 0. 0 udgjorde fragt fra Norge. Af svenske skibe ankom i aaret 1900 8 dampskibe med 12 545 tons, alle lastet med kul, mod 5 dampskibe med 5 479 tons i det foregaaende aar. Bruttofragten for de i aaret 1900 ankomne 8 dampskibe beløb sig til £ 11 930.

Alle disse skibe afgik i ballast.

Skibsfarten paa konsulatdistriktet med norske og svenske skibe stiller sig de sidste 5 aar som følger:

Norske skibe:	Svenske skibe:
1896: 19 dr. 14 665 tons	2 dr. 1 914 tons
1897: 30 „ 19 349 „	1 „ 958 „
1898: 16 „ 12 577 „	4 „ 4 981 „
1899: 9 „ 6 277 „	5 „ 5 479 „
1900: 11 „ 9 433 „	8 „ 12 545 „

Præmier for skibsbygning og skibsfart.

Med den nye lov blev de tidligere præmier ophævede og kun præmien for skibsbygning bibeholdt. For skibe, der allerede var byggede eller under bygning før november 1900, blev præmien reduceret til 40 cents pr. ton og pr. 1 000 mile.

Fiskeimporten var i 1900 betydeligere end i aaret 1899, og priserne høje. Af stokfisk importeredes her ca. 21 110 quintaler, til Ancona ca. 2 000 quintaler, ialt 2 340 quintaler mod 16 606 quintaler i 1899. Af klipfisk indførtes til Ancona ca. 400 quintaler, til Venedig intet. Importen foregik næsten udelukkende over Hamburg; kun en liden del direkte. Priserne var for stokfisk:

For Bergensfisk	lire 140 à 138
„ do, ny vare	„ 160 - 150
„ Finmarksfisk	„ 122 - 118
„ do., ny vare	„ 125 - 120

pr. 100 kg., almindelige pladsbetingelser. Kvaliteten var i det hele taget fuldstændig tilfredsstillende.

Sild. Importen af denne vare var ogsaa i aaret 1900 meget beskeden. Priserne holdt sig høje, nemlig lire 30 à 32 pr. tønne; i aaret 1899 stod de dog endnu højere, nemlig lire 37 à 38. Den samlede import udgjorde ca. 1900 tønner mod ca. 1 500 tønner i det foregaaende aar.

Af tran indførtes for medicinske og industrielle øiemed ialt ca. 450 quintaler.

Hermetik indførtes fra Norge og Sverige ligesom tidligere kun i en meget beskeden maalestok og indskrænkede sig udelukkende til fiskekonserver.

Træmasse og cellulose. Importen af denne vare fra Norge og Sverige er fremdeles ubetydelig, og den største del af behovet dækkes fra Tyskland og Østerrige.

Æskepaaen for fyrstikfabrikerne indføres i smaa partier fra Sverige.

Jern. Ancona importerede i aaret 1900 ca. 239 594 kg. jern fra Sverige.

Venedigs samlede import og export udgjorde i de to sidste aar:

Import:

		Sjøværts.	Landværts.
1899 .	quint.	11 797 730	3 764 238
1900 .	„	12 194 224	3 220 152

Export:

		Sjøværts.	Landværts.
1899	quint.	1 624 652	6 458 081
1900	„	1 818 685	7 055 290

Venedigs handel er, om end langsomt, dog i tiltagende og vil blive af endnu større betydning, naar vandkraften i Cellina (provinsen Udine) bliver udnyttet til overførelse af elektrisk kraft. Der arbeides allerede i dette øie-med paa et anlæg, som ansees for hidtil at være det største i sit slags i Europa. Den elektriske kraft vil da blive ledet til Venedig og være af stor nytte for de der værende industrielle bedrifter samt sikkert kalde nye saadanne tillive.

Kurserne noteredes i aaret 1900 som følger:

	Ved begyndelsen af aaret.	Ved slutningen af aaret.
London	27.03	26.46
Berlin	131.70	129.55
Paris	107.10	105.45
Wien	111.50	110.35

Af norske og svenske firmaer findes følgende: J. L. Mowinckel, Venedig (indehaver Johan Ludvig Mowinckel fra Bergen); G. J. Martens, Padova (indehaver Bernt Nilsen fra Bergen). Desuden findes i Vincenza et af herr Tobias Geissler fra Norrköping grundlagt jernstøberi, som nu er overgaaet til et aktieselskab. De to norske firmaer beskæftiger sig med fiskeimport fra Norge og England.

Sundhedstilstanden var ogsaa i aaret 1900 at betegne som ret god.

De nye havneafgifter i Rusland.

Gjenpart af en skrivelse fra konsulatet i Riga til Hans Majestæts legation i St. Petersburg, dateret 27de august 1901.

Efterdi den kongl. legation i skrivelse af 5te august d. a. har anmodet mig om at fremkomme med udtalelse angaaende spørgsmaalet om, hvilken betydning den under 21de juni sidstleden udfærdigede, fra og med aaret 1902 i kraft trædende russiske lov om havneafgifter antages at kunne faa for de forenede rigers handel og søfart paa det russiske rige, har jeg, inden jeg udtaler mig herom, troet til en begyndelse i største korthed at burde redegjøre for de i nogle af Ruslands fornemste, ved forskellige have beliggende havne for nærværende opkrævede afgifter af dette slags.

De afgifter, som nu opkræves i de forskellige havne, er af følgende slags nemlig:

Af fartøier:

1. Saakaldte lasteafgifter til indtægt for kronen;
2. Afgifter til indtægt for byerne, under forskellige benævnelser, saasom: lasteafgifter, mudrings- og ankringsafgifter, samt til indtægt for byerne

af ind- og udgaaende varer

med enten en vis procent af de ind- og udførte varers værdi eller med et vist beløb pr. pud opkrævede afgifter.

De afgifter, som under navn af lasteafgifter erlægges til kronen, opkræves i samtlige havne med samme beløb eller med 10 kop. pr. last af fartøiets drægtighed, d. v. s. med 5 kop. pr. ton for ind- og udgaaende.

Hvad atter angaar de til indtægt for byerne eller visse indretninger dersteds opkrævede afgifter af fartøier, saa er de til visse havne, saasom f. eks. St. Petersburg og Kronstadt, ankommende fartøier frie for saadan afgift. I andre byer udgjør disse afgifter ganske forskellige beløb, men i Østersjøhavnene i almindelighed højere beløb end i Sortehavshavnene.

Saaledes erlægges lasteafgifter eller andre afgifter af fartøier til indtægt for byerne i Riga med 43 kop., i Libau med 27 kop., i Pernau med 22 kop. og i Windau med 23 kop. pr. last à 2 tons, hvorimod i nedennævnte ved Sortehavet beliggende havne erlægges af fartøier til indtægt for byerne følgende afgifter, nemlig:

I Berdjansk, Feodosia, Kertj, Mariupol, Rostow ved Don og Taganrog ankerpenge med 7 kop. pr. last, i Eupatoria og Sevastopol ankerpenge med dels 7 kop., dels 15 kop. pr. last, alt eftersom fartøierne er russiske og med dem lige berettigede eller andre nationers fartøier, samt i Nicolajew og Odessa lastepenge med 10 kop. og ankerpenge med 7 kop. pr. last.

Ved den nys promulgerede nye lov er alle de af fartøier opkrævede lastepenge og andre afgifter anførte under en eneste fælles rubrik „lastepenge“, hvilke for fremtiden skal oppebæres af russiske og med dem ligestillede nationers fartøier med 10 kop. pr. ton af fartøiets drægtighed ved ind- og udgaaende, hvorimod udenlandske fartøier, tilhørende stater, med hvilke handels- og sjøfartstraktater ikke er blevet afsluttede, erlægger en saadan afgift med 2 (to) rubel pr. ton.

Fartøier under russisk flag, som navigerer mellem russiske ved forskellige have beliggende havne, eller som gaar i regulær fart mellem russiske og udenlandske havne, skal erlægge saadan afgift blot én gang under skibsfartsaaret, paa samme maade som for nærværende finder sted, og hvorved ogsaa udenlandske fartøier, som har anmeldt at ville til paa forhaand tilkjendegivne tider gaa i regulær fart mellem russiske og udenlandske havne, har nydt samme fordel.

Af de fra udenrigske steder indførte og til udenrigske steder udførte varer skal fra aaret 1902 oppebæres en saakaldt pudafgift med følgende beløb, nemlig med:

a. En fjerdedels kop. pr. pud af: korn, hø, halm, alle slags gjødningsstoffer, ikke specificeret lere, kridt, kalk, gips, cement og alabast, ikke værdifuld sten (med undtagelse af marmor), stenkul, kokes, raa nafta, naftaaffald, malm, jernslag, vanlig teglsten, salt og ved.

b. En halv kopek pr. pud af: Frø, alle slags, lin, hamp, stry, oljekager, mel, gryn, trævarer (med undtagelse af finere træarter) og tjære, samt

c. En kopek pr. pud af alle øvrige varer.

Disse pudafgifter af varer oppebæres af den i konnossementerne opførte kvantitet, uden at efterkontrol af vegten finder sted.

Finansministeren kan dog henføre mindre værdifulde varer til en lavere kategori end den, de egentlig skulde tilhøre, eller for dem bestemme en lavere afgift end en fjerdedels kopek eller ogsaa helt og holdent fritage dem for afgift.

Ifølge den nye lovs bestemmelse vedrørende afgifter af fartøier kommer de til Rusland ankommende og derfra udgaaende fartøier, især i Østersjøprovinsernes havne, til at belastes med betydelig lavere afgifter end hidtil, og denne omstændighed turde antagelig for de forenede rigers fartøier ikke savne al betydning. Hvorvidt nu den forret, som hidtil er bevilget ogsaa fremmede nationers fartøier, hvilke til forud tilkjendegivne tider har underholdt regulær fart mellem russiske og udenlandske havne, til blot én gang aarlig at erlægge lastepenge til kronen, og hvilken forret ved den nye lov tilkjendes russiske fartøier, fortløbende kommer til at bibeholdes for fremmede nationers fartøier, fremgaar ikke af loven, og turde indrømmelsen af en saadan forret sandsynligvis ligesom tidligere blive afhængig af indholdet af de mellem Rusland og fremmede lande afsluttede handels- og sjøfartstraktater.

Om saaledes visse lettelser i de af fartøier opkrævede afgifter vil blive en følge af den nye lov, kommer paa den anden side de pudafgifter, som for fremtiden vil hvile paa de til Rusland ind- og udførte varer, i det mindste hvad Østersjøhavne betræffer, til at udgjøre beløb, som langt overstiger de for nærværende opkrævede afgifter af saadanne varer.

Af mangel paa statistisk materiale for Sortehavshavnene ser jeg mig ude af stand til at udtale mig nærmere angaaende forholdene dersteds i denne henseende, men med hensyn til forholdene i Riga har jeg efter officielle kilder opstillet en oversigt udvisende pudtallet af nogle af de for industrien og ogsaa for de forenede rigers skibsfart vigtigste varearter samt derfor beregnet de opkrævede eller for fremtiden bestemte afgifter.

Saadanne varer er:	Pud.	Nu opkrævede afgift.	For fremtiden beregnede afgift.
Stenkul og koks	32 362 836	14 453 rub.	78 407 rub.
Farvetræ	659 140	1 648 "	6 591 "
Kridt	4 891 471	815 "	12 223 "
Lere	1 567 468	522 "	3 918 "
Teglsten	1 201 459	1 201 "	3 003 "
Dræneringsrør	57 965	96 "	580 "
Træmasse	185 227	926 "	1 852 "
Svovlkis	680 350	227 "	6 803 "
Jern, ru- og støbe-	589 011	589 "	5 890 "
—, stang-	1 434 660	3 586 "	14 347 "
Staal	834 483	2 086 "	3 345 "
Gødningstoffer	2 128 535	4 523 "	5 321 "

Angaaende forholdene i Libau er i „Libauer Zeit.“ blevet meddelt en efter ovenstaaende mønster opstillet oversigt udvisende de paa did indførte varer erlagte afgifter m. m.

	Pud.	Nu opkrævede afgift.	For fremtiden beregnete afgift.
Stenkul	17 918 935	8 959 rub.	44 797 rub.
Copra	518 026	518 ”	5 189 ”
Korkebark	135 249	2 049 ”	1 352 ”
Bly	49 510	123 ”	495 ”
Tin	16 439	22 ”	164 ”
Garvestoffe	162 293	813 ”	1 627 ”
Farvetræ	204 832	512 ”	2 048 ”
Gjødningsstoffer	1 011 363	2 022 ”	2 523 ”

Indhold: **Buenos Ayres** s. 673. — **De nye havneafgifter i Rusland** s. 717. — **Kapstaden** s. 706. — **Quebec** s. 692. — **Venedig** s. 714.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 16. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Tunis.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Hj. Rosenlund,
dateret 14de august 1901.

Den norske skibsfart paa havnene Tunis, Sousse og Sfax i 1900.

	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.	-	-	5	4 432	5	4 432	-	-	1	1 926	1	1 926
Seilskibe	-	-	1	571	1	571	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	6	5 003	6	5 003	-	-	1	1 926	1	1 926
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3 100	3	3 100
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3 100	3	3 100
Totalsum af ladede fartøier	-	-	6	5 003	6	5 003	-	-	4	5 026	4	5 026
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1 742	3	1 742
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	571	1	571
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2 313	4	2 313
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	3	3 100	3	3 100	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	3	3 100	3	3 100	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	3	3 100	3	3 100	-	-	4	2 313	4	2 313

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 75 606,48, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 84 193.20.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 6 716.30 tons, til hovedstationen 3 dr. 2 592.30 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 269.16, ved vicekonsulsstationerne kr. 196.83; heraf tilfaldt konsulen kr. 98.42. Af svenske fartøier ved hovedstationen kr. 141.66, ved vicekonsulsstationerne kr. 261.97; heraf tilfaldt konsulen kr. 130.98; ialt tilfaldt konsulen kr. 640.21.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 21.10, i svenske sager kr. 27.22.

Af de med ladning ankomne fartøier hidførte to trævirke og fire kul; i udfragt afgik tre med fosfat, et fortsatte til Ægypten med restladning af trævirke.

De nævnte tre havne besøgte i den sidste femaarsperiode af følgende norske fartøier:

1896	ankomne fartøier	6 dr. 6 315 tons
1897	—	6 " 5 430 "
1898	—	9 " 7 796 "
1899	—	2 " 1 233 "
1900	—	9 " 8 101 "

Norges skibsfart paa havne inden distriktet, hvor vicekonsuler ikke findes, var i aaret 1900:

Bizerte:

2 dampskibe dr. 3 883 tons.

Skira:

1 dampskib dr. 1 086 tons.

Sveriges skibsfart paa havnene Tunis, Sousse og Sfax var:

			Antal.	Tons.
Ankomne fartøier fra Sverige med ladning			3	2 418
— " " andre lande med do.			1	900
— " " — i ballast			3	3 398
Afgaaede til " — med ladning			4	4 124
— " " — i ballast			3	2 592

Af de med ladning ankomne fartøier hidførte tre trævirke og et kul.

De med ladning afgaaede transporterede: 3 fosfat til England, det fjerde stykgods til Frankrige.

De indseilede bruttofragter var ifølge opgave: .

I indgaaende fart	107 766 francs
- udgaaende "	59 000 "

Den svenske skibsfart paa de ovennævnte havne var i aarene:

1896	ankomne fartøier	8 dr. 7 563 tons
1897	—	2 " 1 860 "
1898	—	4 " 2 169 "
1899	—	8 " 7 413 "
1900	—	7 " 6 716 "

Havnene inden distriktet, hvor vicekonsuler ikke findes ansat, besøgte i 1900 af følgende svenske fartøier:

Bizerte:

2 dampskibe dr. 1 712 tons.

Den hele skibsfart paa Tunisien fremgaar af følgende officielle tabel:

Ankomne fartøier:	Antal.	Tons.	Import i tons.	Export i tons.
Franske	1 956	1 320 377	143 712	152 098
Italienske	2 352	952 793	88 063	97 124
Engelske	131	121 271	39 129	54 538
Tunisiske	7 189	56 505	35 397	32 091
Tyske	21	24 368	1 202	19 618
Norske og svenske	20	19 941	9 059	12 484
Belgiske	9	7 106	5 521	3 954
Græske	13	6 356	5 443	1 590
Spanske	31	3 603	832	217
Østerrigske	7	2 849	1 252	2 668
Hollandske	2	2 027	934	2 030
Tyrkiske	18	1 748	1 447	95
Russiske	1	940	—	2 030
Danske	1	550	650	2 000
Sum	11 751	2 520 434	332 641	382 537

De tilsvarende tal vedrørende de forenede rigers skibsfart var i 1899

1899	13	11 632	9 065	1 973
- 1898	21	18 437	10 151	6 081
- 1897	10	8 683	8 400	150

I ovenstaaende almindelige oversigt indgaar ogsaa kystfarten.

De forenede rigers fartøier har ogsaa i aaret 1900 bibeholdt sin plads som nummer 6 i den almindelige skibsfart; i tonnagen iagttages dog en betydelig øgning mod aaret 1899, og de med norske og svenske fartøier indførte og udførte varer opgik til 21 543 tons, hvilket er det højeste hidtil opnaaede resultat.

Hvis tonnagen af ankomne og afgaaede fartøier sammenlægges, udviser den almindelige skibsfart en øgning af ca. 12 pct. mod aaret 1899. Denne øgning er helt og holdent forårsaget af exporten af fosfat fra Sfax, som er betydelig tiltaget og har bevirket en tilvekst mod 1899 af mere end 80 pct. i skibsfarten i nævnte by.

Fragtmarkedet.

De i aaret opnaaede fragter var ifølge opgave:

For trævirke: Fra Hudiksvall til Bizerte og Tunis 80 francs (januar) og 105 francs (oktober); fra Skellefteå til Tunis (september) 88 francs; fra Umeå til Tunis (november) 105 francs; fra Hernösand til Sfax (juli) 78 francs samt for seilskibe fra Sundsvall og Björneborg til Tunis (december) 100 francs; fra Pensacola til Tunis (juli) £ 5. 5. 0; for kul: Fra England til Tunis frcs. 12.50 (januar), frcs. 14.50 (april), frcs. 16.50 og 12.25 (december).

I udgaaende fragter beholdtes af norske og svenske fartøier for fosfat: til Newcastle frcs. 10.60 (januar) og frcs. 18.75 (december), til Hull frcs. 10.95 (februar), til Cork frcs. 10.88 (april), til London frcs. 20.60 (august), til Rotterdam frcs. 18.75 (oktober). Vicekonsulen i Sfax meddeler dog, at paa fosfatfragterne indvirker i mere eller mindre betydelig grad diverse i certepartierne forekommende bestemmelser vedrørende dispatch, stuvning, tørn, indlastningskvantum pr. dag etc.

Skjønt de forenede rigers skibsfart paa distriktet saaledes er øget, synes den dog ikke paa langt nær hersteds at indtage den stilling, som burde tilkomme den alene paa grund af den anledning til fragtfart, som gives i indførsel af trævirke og export af fosfat.

I aarets løb hidkom fra Sverige ca. 8 183 tons trævirke, og heraf ankom blot omkring halvdelen med norske og svenske fartøier, og hvad exporten af fosfat angaar, da bør denne, skjønt deltagelsen i samme af de forenede rigers fartøier betydelig overgaar foregaaende aars (befragtet 11 242 tons mod 1 700 tons i 1899), kunne betydelig udvides. Det tyske flag har begyndt at repræsenteres særdeles vel i Sfax, hvorfra med 12 tyske fartøier i aaret er udført ca. 15 000 tons fosfat. Den totale udførsel af fosfat opgik til 167 276 100 kilogram (mod 63 713 500 i 1899), repræsenterende en værdi af 4 181 902 francs, og gik til:

	Kilogram.	Værdi.
Frankrige	47 663 100	1 191 577 francs
England	60 061 000	1 501 525 "
Italien	36 240 000	906 000 "
Tyskland	15 598 000	389 950 "
Holland	7 714 000	192 850 "

Men ogsaa anledning til udfragter findes, saaledes for eksempel med zinkmalm og blymalm, hvoraf udførtes i aaret 1900:

Zinkmalm	23 035 300 kilogram
Blymalm	7 273 300 —

Og blandt fragter til Tunisien kan paapeges, foruden trævirke, kul, hvoraf paa indførte 48 000 tons 6 132 tons kom med norske og svenske fartøjer, korn, hvoraf importen alene fra Rusland opgik til ca. 22 000 tons, samt stykgods.

I aarets løb er hersteds blevet dannet et rederiselskab, „Compagnie Franco Tunisienne“, som med sine tre dampskibe vedligeholder forbindelse mellem Marseille og den tunisiske kyst.

Almindelige økonomiske forhold.

Forretningerne har vist mindre livlighed end i foregaaende aar, og aarsagen hertil maa søges i det mindre gode udbytte, som jordbruget har givet, og som har bevirket en betydelig formindskelse i exporten. Budgettet, som foregaaende aar havde at opvise omkring fire millioner større indtægter end udgifter, er ogsaa i aaret 1900 sunket til omkring 2½ million francs i overskud.

Bankdiskontoen har været den sædvanlige, 6—7½ à 8 pct. De i landet etablerede banker er „Banque de Tunisie“ samt afdelingskontor af „Comptoir National d'Escompte de Paris“, „Compagnie Algérienne“ og „Crédit Foncier et agricole d'Algérie“. Ved siden af disse er der i aarets løb i Tunis blevet oprettet et mindre italiensk bankinstitut „Cooperativa italiana di credito“. Paa grund af den bankerne imellem eksisterende livlige konkurrence er den tidligere ret almindelig forekommende diskontering hos private personer betydelig aftaget. Disse placerer istedet derfor kapital mod hypotek i faste eiendomme, og efterat fransk kapital i ikke ubetydelig mængde er blevet tilført landet i lignende øiemed, er renten for prima hypotek faldt og turde nu knapt overstige 6 à 7 pct.

Agerbruget er beredt en lettelse derved, at en i aaret udfærdiget lov indrømmer laangivere panteret i avling og landbrugsredskaber.

Handelen i almindelighed.

Tunisiens handelsomsætning, repræsenteret af import og export, udgjorde i aaret ifølge toldstatistiken:

Import	61 514 242 francs
Export	42 560 191 „

tilsammen 104 074 433 francs

mod 105 211 701	„	i 1899
„ 97 717 989	„	- 1898
„ 90 551 541	„	- 1897 og
„ 80 952 080	„	- 1896

Skjønt omsætningen i aaret 1900 saaledes var noget lavere end i næst foregaaende aar, saa viser den dog, at landet vedbliver at gaa fremad. Indførselen er i sammenligning med aaret 1899 øget med 5 736 001 francs, hvorimod der paa grund af mindre gode høstforhold i udførselen konstateres en formindskelse mod aaret 1899 af 6 873 269 francs. Den allerstørste del af omsætningen falder paa Frankrige og Algeriet med følgende zifre for aaret 1900:

Import	38 693 526 francs
Export	25 597 378 „
tilsammen	64 290 904 francs

eller af hele omsætningen ca. $61\frac{3}{4}$ pct. mod ca. $63\frac{3}{4}$ pct. i aaret 1899.

At Frankrige og Algeriet indtager en saa fremskudt stilling i handelsomsætningen, kommer af, at forbindelserne mellem disse lande og Tunisien af deres respektive regjeringer fremmes paa enhver med bestaaende traktater og budgettets interesser forenlig maade. En vigtig løftestang for Frankriges handelsforbindelser med Tunisien er ogsaa de franske postdampskibslinjer, som derved, at de nyder understøttelse for postføring og derhos har hurtighedspræmier, kan indrømme billigere fragt for varer.

Imidlertid kan de zifre, som af statistiken angives for import og export, ikke ansees som fuldt paalidelige; thi dels opføres vel ofte som kommende fra Frankrige varer, som i transit passerer dette land, dels forekommer endnu i stor udstrækning ad valorem-afgifter, og nogen nøiagtig kontrol af de værdier, som opgives af de interesserede, er i mange tilfælde ikke mulig, i særdeleshed vedrørende saadanne varer, som i merkbar grad er underkastet fluktuationer i prisen.

Importen, fordelt efter oprindelse, udgjorde i værdi:

		Forskjel mod 1899.
Frankrige og Algeriet	38 693 526 francs	+ 2 578 835 francs
England og Malta	7 076 470 „	+ 1 024 868 „
Italien	4 267 201 „	÷ 237 863 „
Rusland	3 472 663 „	+ 942 307 „
Amerika	1 959 049 „	+ 1 032 274 „
Østerrige-Ungarn	1 292 435 „	+ 515 558 „
Belgien	1 010 948 „	÷ 354 847 „
Sverige	883 586 „	+ 136 812 „
Tyrkiet	794 388 „	÷ 18 985 „
Tyskland	561 787 „	+ 75 188 „
Tripoli	539 226 „	÷ 91 605 „
Spanien	372 101 „	÷ 29 283 „
Grækenland	186 987 „	+ 27 040 „
Holland	123 938 „	+ 59 047 „
Ægypten	109 033 „	÷ 8 496 „
Marokko	78 222 „	+ 29 994 „
Norge	3 737 „	÷ 1 405 „
Andre lande	88 945 „	+ 56 562 „

De vigtigste importartikler var:

	Værdi.		Værdi.
Levende dyr	657 755 francs	Lys	322 514 francs
Ost	608 832 ”	Bomuldstraad	485 615 ”
Silke	900 447 ”	Uldtraad	284 982 ”
Korn	3 915 787 ”	Vævede tøjier	8 591 706 ”
Mel	8 431 243 ”	Papir og pap	563 996 ”
Poteter	420 739 ”	Skind	1 249 956 ”
Grønsager	580 979 ”	Arbeider i skind	421 488 ”
Sukker	2 101 776 ”	Bijouterivarer	480 716 ”
Kaffe	572 086 ”	Maskiner og maskin-	
Tobak og fabrikater		dele	2 412 722 ”
deraf	926 586 ”	Støbegods	507 278 ”
Trævirke	2 244 945 ”	Husholdningsartikler	
Vin	648 573 ”	af jern	214 041 ”
Øl	229 142 ”	Do., andre	562 529 ”
Alkohol	771 291 ”	Møbler	272 885 ”
Kalk	213 620 ”	Vogne og tilbehør	806 587 ”
Cement	305 848 ”	Fyrstikker	160 911 ”
Stenkul	1 577 754 ”	Klæder	1 173 268 ”
Lysoljer	604 833 ”	Postpakker	4 217 573 ”
Jern og staal	1 529 987 ”	Myntet guld	3 097 480 ”
Sæbe	367 347 ”		

Importen af trævirke opgik til:

Eg	139 973 kg.	modsvarende en værdi af 11 440 francs
Valnød	41 262 ”	— ” — 7 030 ”
Andre slags	21 939 864 ”	— ” — 2 018 630 ”
Arbejdet trævirke	453 110 ”	— ” — 207 845 ”

Tilsammen	22 574 209 kg. modsv.	en værdi af 2 244 945 francs
mod i aaret 1899	20 566 287 ”	— ” — 2 028 609 ”

Fordelt paa de forskjellige lande stiller trævirkeindførselen sig i aaret 1900 paa følgende maade:

Sverige	8 183 471 kg.	modsvarende en værdi af 844 266 francs
Østerrige	6 045 870 ”	— ” — 560 826 ”
Amerika	3 554 843 ”	— ” — 284 964 ”
Italien	2 237 466 ”	— ” — 213 012 ”
Frankrige	1 593 744 ”	— ” — 246 276 ”
Algeriet	580 999 ”	— ” — 41 473 ”
Andre lande	377 816 ”	— ” — 54 128 ”

Importen af svensk virke, som i aaret 1899 opgik til en værdi af 725 865 francs og i aaret 1898 til 372 602 francs, er saaledes i sammenligning med næst foregaaende aar øget med 118 401 francs.

Uagtet den paa produktionsstederne indtrufne hausse i prisen paa nordisk virke bibeholdtes her i aarets første del i almindelighed samme salgspriser som i aaret 1899. Efterat lagrene var blevet fornyet, forhøiedes dog priserne ogsaa her, og de viste mod aarets slutning ret stor fasthed. En yderst livlig konkurrence herskede i den nordlige del af landet mellem de der etablerede mange trævareforretninger.

Ifølge toldstatistiken indførtes fra Norge produkter til følgende værdier:

Tjære	556 francs
Konserverede grønsager . . .	150 "
Likører	15 "
Sten	126 "
Farvepræparater	50 "
Medikamenter	98 "
Stivelse	10 "
Glas og porcelæn	390 "
Vævede tøjier	330 "
Papirprodukter og bøger . . .	577 "
Metalarbejder	740 "
Møbler	565 "
Diverse arbejder	130 "
Tilsammen	3 737 francs
mod i aaret 1899	5 142 "
og - " 1898	5 709 "

Importen fra Sverige bestod af:

	Værdi.
Saltet svinekjød	40 francs
Ost	50 "
Smør	5 "
Fisk, fersk, tørret, saltet eller røget	130 "
Havremel	10 "
Tjære	80 "
Likører	374 "
Sten	300 "
Jern	26 517 "
Blæk	335 "
Vævede tøjier	733 "
Pap og papirprodukter . . .	1 135 "
Metalarbejder	4 459 "
Møbler	4 596 "
Diverse arbejder	556 "
Tilsammen	39 320 francs
Udgjørende, tilligemed træ- virke	844 266 "
en totalimport af	883 586 francs
mod i aaret 1899	746 774 "
og - " 1898	374 474 "

Medens der saaledes er indtraadt nogen forøgelse i importen hid fra Sverige, er der derimod fra Norge indført for et mindre beløb end i de foregaaende to aar. Udsigt til en større deltagelse fra de forenede rigers side i anden import end indførsel af trævirke hid findes desværre neppe. Thi skjønt jeg ikke betvivler, at man i Norge og Sverige vilde kunne frembringe lige saa gode og delvis ogsaa bedre produkter til samme priser, som dem, der opnaaes paa andet hold, saa ligger en meget stor hindring i veien for optagelse af en livligere konkurrence deri, at varer bestemte hid maa undergaa en eller flere omladninger, hvilke ikke blot fordyrer, men ogsaa forringer dem og forsinker deres ankomst. Og i nogen større udstrækning at regne paa at faa produkterne hidfragtede med de trælastførende fartøier gaar neppe an. Og forøvrigt, selv om direkte dampskibslinjer fandtes, saa begrænses operationsfeltet betydeligt ved de særlige fordele, som i 1898 aars toldtarif reserveres for produkter fra Frankrige og Algeriet.

Exporten, fordelt efter bestemmelse, havde en værdi af:

			Forskjel mod 1899
Frankrige og Algeriet	25 597 378	francs —	5 362 126 francs
Italien	6 250 179	" —	3 136 239 "
England og Malta	5 893 704	" +	954 956 "
Tripoli	1 250 609	" +	667 516 "
Belgien	876 311	" —	493 351 "
Ægypten	849 646	" +	285 930 "
Tyskland	731 974	" +	387 280 "
Grækenland	241 897	" —	18 654 "
Holland	193 150	" +	19 540 "
Østerrige	128 075	" +	50 589 "
Spanien	114 000	" —	12 218 "
Rus'and	106 114	" +	65 149 "
Norge	5 316	" —	813 "
Sverige	18	" —	22 "
Andre lande	321 820	" —	280 806 "

De hovedsageligste exportartikler var:

	Værdi.		Værdi.
Levende dyr	1 894 468 francs	Garvestofte	1 243 794 francs
Huder	1 621 891 "	Vin	833 922 "
Fiskeriprodukter	1 424 423 "	Fosfat	4 181 902 "
Svampe	1 742 785 "	Zinkmalm	2 303 530 "
Korn	11 216 747 "	Blymalm	581 864 "
Tørrede grønsager	301 852 "	Sæbe	337 433 "
Dadler	1 069 171 "	Vævede stoffe	1 639 916 "
Olivenoljer	5 879 001 "	Espartoarbejder	507 446 "
Alfa	2 216 990 "	Produkter pr. postpakker	920 249 "

Til Norge udførtes (værdi):

Svampe (vaskede)	288 francs
Olivenoljer	18 "
Salt	10 "
Glas	5 000 "
Tilsammen	5 316 francs
mod i aaret 1899	6 129 "

Af salt udførtes i aaret 1900 blot 599 tons, hvoraf 594 til Amerika.

Agerbrug.

Korn. Gode veirforhold under vinteren 1899—1900 havde givet haab om en udmerket høst. Mangel paa fornøden nedbør om vaaren bevirkede imidlertid, at kornhøsten ikke blev over middels. Som saa ofte blev den meget bedre i den nordlige del af landet end i de mellemste og sydlige. De besaaede arealer udgjorde:

Hvede	429 000 hektar
Byg	430 000 "
Havre	8 000 "

Olivenhøsten gav i 1899—1900 ringe udbytte. Oljeproduktionen blev derfor blot omkring 11 millioner liter, medens den i sæsonen 1900—1901 opgik til 34 millioner liter.

Dadelhøsten var ganske god, saavel med hensyn til kvantitet som kvalitet og omsattes til fordelagtige priser.

Vin. Det beplantede areal forøgedes i aaret med omkring 2 375 hektar til 11 374 hektar. Høsten havde et gunstigt udfald, og vinen solgtes til priser varierende mellem 15 og 17 francs pr. hektoliter.

Silkeavl. Forsøg i mindre skala er blevet anstillet hermed og synes at vise, at klimabet her passer meget godt for denne interessante og lønnende gren af agerbruget.

Skove. Korkeskovene i landets nordvestlige del har i aaret 1900 produceret ca. 1 000 000 kg. korkebark, som i overensstemmelse med vedtaget skik og brug er blevet fordelt i mindre partier og solgt paa offentlig auktion.

Grubedrift. En betydelig mængde ansøgninger — 860 stk. — om at faa undersøge visse omraader indleveredes i aarets løb til administrationen, som dog kun indvilgede 141. Blot én koncession er blevet givet. Tunisien er utvilsomt ganske rigt paa mineralier, men mangel paa bekvemme kommunikationer og paa fornøden kapital har hidtil gjort, at nogen større grubedrift ikke har kunnet udvikle sig. Totaludførselen af zink- og blymalm udgjorde i aaret 1900 ca. 30 300 000 kg.

F o s f a t. Bearbejdelsen af de vældige leier ved Metlaoni har i aaret 1900 givet omkring 178 000 tons.

Andre fosfatleier er af regjeringen blevet udbudt paa auktion, men deres bearbejdelse, som staar i forbindelse med anlæg af jernbanelinjer, er blevet opsat paa ubestemt tid.

F i s k e t.

Dette har i aaret givet følgende resultat:

Sardiner	139 028 kilo, modsvarende	41 356 francs
Ansjovis	29 450 " —	28 120 "
Svampe, bløddyr	375 961 " —	1 654 845 "
Thunfisk	988 443 " —	296 533 "
Andre slags	3 693 764 " —	1 983 548 "

Tilsammen	5 226 646 kilo, modsvarende	4 004 402 francs
mod i aaret 1899	4 583 905 " —	4 430 966 "

O f f e n t l i g e a r b e i d e r .

Havne. I Bizerte har omfattende arbejder paagaet til udvidelse og uddybning af kanalen. Tunis, Sousse, Sfax. Adskillige forbedringer er blevet gjort i disse havne for at lette losnings- og lastningsoperationer og fartøjerne forlængelse.

Sporveie. Elektrisk drift indførtes paa en større del af linjerne i Tunis. Et større elektricitetsværk er i anledning heraf blevet anlagt udenfor byen.

L o v g i v n i n g .

Følgende resumé udviser de i aaret gjorte vigtigere reformer, som det kan være af interesse at anføre her:

Lov om søfarten vedrørende tunisiske fartøjer kundgjordes i januar;

Ved dekret af 28de januar bestemtes blandt andet, at den før i Sfax fartøjerne paahvilende losnings- og lastningsafgift for varer skulde udredes af ladningen.

Den 14de februar forbødes indførsel til Tunisien af visse husdyr, hvis de ikke ledsagedes af sundheds- og oprindelsesbevis, høist 5 dage gammelt;

Reglement for „magasins généraux“ udfærdigedes den 22de februar;

Modifikationer i magasineringsafgifterne for varer i havnene Tunis, Sousse og Sfax indførtes ved dekret af 25de februar;

Ved dekret af 22de april tillodes under visse vilkaar toldfri indførsel af frø af ricinusplanten;

Nye reglementer for havnene i Sousse og Sfax traadte i kraft 1ste mai;

Lodsning i Bizertes havn for fartøier paa over 25 reg.-tons blev obligatorisk ved lov af 23de mai;

Nye afgifter i havnen i Bizerte bestemtes den 27de mai;

Indførsel af chira (et narkotisk stof) forbødes den 7de juni;

Visse forandringer i ovennævnte lov om søfarten vedrørende tunisiske fartøier gjordes ved dekret af 11te august;

Sundhedstilstanden har i aarets løb været ret god.

Pilegrimsfærderne til Mekka har paa grund af pestens forekomst dersteds været forbudte.

Spredte tilfælde af mule- og klovesyge blandt kreaturer konstateredes i aarets første halvdel.

Fortegnelse

over de inden Tunis' konsulatdistrikt værende handelshuse, i hvilke nordmand eller svenske er medeier.

Navn.	Adresse.	Firmaets specialitet.	Etableringsaar.	Indehavere.
Batt & Ellefsen	Tunis	Trævareforretning	1899	Batt & Ellefsen, Tunis.
Succursale d'Essvik	—	—	1892	Essviks Aktiebolag, Sundsvall.
Otto Minck . . .	—	Agentur og engros-handel.	1898	Otto Henrik Minck, Tunis.
Tom Heurlin . . .	—	Trævareforretning	1899	Tom Heurlin, Tunis.
Batt & Ellefsen .	Bizerte	—	1899	Batt & Ellefsen, Tunis.
Succursale d'Essvik, Agence de Bizerte	—	—	1893	Essviks Aktiebolag, Sundsvall.
Succursale d'Essvik, Agence de Sousse .	Sousse	—	1894	Essviks Aktiebolag, Sundsvall.
Henriksen & Larsen (tidligere Olaf Henriksen)	Sfax	Import af trævarer, jern, og andre varer, bygningsmaterialier	1869	Olaf Henriksen & Gerhard Larsen, Sfax.

Shanghai.

*Aarsberetning for 1900 fra konstitueret generalkonsul Filip Hagberg,
dateret 14de august 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	-	-	38	50 394	38	50 394	-	-	13	20 019	13	20 019
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	38	50 394	38	50 394	-	-	13	20 019	13	20 019
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	163	171 319	163	171 319	-	-	109	100 194	109	100 194
Seilskibe	-	-	1	514	1	514	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	164	171 833	164	171 833	-	-	109	100 194	109	100 194
Totalsum af ladede fartøier	-	-	202	222 227	202	222 227	-	-	122	120 213	122	120 213
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	994	1	994	-	-	25	30 531	25	30 531
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	994	1	994	-	-	25	30 531	25	30 531
Konsulatdistrik- tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	18	18 144	18	18 144	-	-	74	90 075	74	90 075
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	514	1	514
Sum	-	-	18	18 144	18	18 144	-	-	75	90 589	75	90 589
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	19	19 138	19	19 138	-	-	100	121 120	100	121 120

For ordre, reparation eller lignende anløb 11 norske fartøier dr. 9 989 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 11 dr. 12 991 tons, til hovedstationen ingen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 1 238,87, ved vicekonsulsstationerne \$ 4 598,52; heraf tilfaldt generalkonsulen \$ 2 299,26. Af svenske skibe ved vicekonsulsstationerne \$ 421,39; heraf tilfaldt generalkonsulen

\$ 210.70. Ialt tilfaldt generalkonsulen \$ 3 748.83; à 74.5 = tls. 2 792.88; à 2. 9. $\frac{3}{8}$ = £ 388. 7. 9; à 18.16 = kr. 7 053.12.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager \$ 159.30 à 74.5 = tls. 118.67; à 2. 9. $\frac{3}{8}$ = £ 16. 10. 0; à 18.16 = kr. 299.64, i svenske sager \$ 310.95 à 74.5 = tls. 231.66 à 2. 9. $\frac{3}{8}$ = £ 32. 4. 3; à 18.16 = kr. 584.98.

Paa mønstringer: Svensker 3, nordmænd 16, andre europæere 6, asiater 24, tilsammen 49.

Afmønstringer: nordmænd 15, andre europæere 1, asiater 16, tilsammen 32.

Anmeldte rømninger 2.

Ankomne skrivelser:

Fra udenrigsdepartementet	49
„ indredepartementet	49
„ kommercekollegiet	9
„ vicekonsulerne	158
„ andre konsuler	9
„ øvrige myndigheder	81
„ private personer	242
	Sum 597

Afgaaede skrivelser:

Til udenrigsdepartementet	69
„ indredepartementet	70
„ kommercekollegiet	21
„ vicekonsulerne	110
„ andre konsuler	8
„ øvrige myndigheder	70
„ private personer	216
	Sum 564

Handel.

Kinas handelsomsætning med udlandet i de sidste 10 aar sees af nedenstaaende tabel:

Aar.	Import.	Export.	Sum.
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 . . .	171 695 715	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
1900 . . .	211 070 422	158 996 752	370 067 174

alt i Haikwan Taels. I kroner med iagttagelse af kursen:

1891 . . .	kurs 4 sh. 11	d 1 039 mill.	1896 3 sh. 4	d 1 001 mill.
1892 . . .	" 4 sh. 4 $\frac{1}{2}$	d 935 "	1897 2 sh. 11 $\frac{3}{4}$	d 985 "
1893 . . .	" 3 sh. 11 $\frac{1}{4}$	d 952 "	1898 2 sh. 10 $\frac{5}{8}$	d 957 "
1894 . . .	" 3 sh. 2 $\frac{3}{8}$	d 840 "	1899 3 sh. 1 $\frac{1}{8}$	d 1 243 "
1895 . . .	" 3 sh. 3 $\frac{1}{4}$	d 930 "	1900 3 sh. 1 $\frac{1}{4}$	d 1 041 "

Ved en betragtning af de forskellige varesorter i de sidste 10 aar finder man, hvad indførsel angaar:

1. At importen af opium har staaet stille paa samme høide eller snarere er gaaet tilbage.

2. Det samme gjælder den vigtigste importartikel, bomuldsvarer. Undtagelser danner amerikanske Drills, Jeans og Sheetings, som er gaaet sterkt fremad, saa som Cotton Flannel (hovedsagelig amerikansk) og Cotton Lastings, som tydeligvis bliver mere og mere yndet.

Engelske Shirtings og T-Cloths samt engelske Drills, Jeans og Sheetings gaar tilbage.

Amerikas hastig opvoksende bomuldsindustri har overskud til afsætning paa udlandet, og den korte afstand fra Kina, billigere fragter og fordelen ved at have tilgang paa indenlandsk bomuld er faktorer, som alle bidrager til den fremtidige udvikling af den amerikanske handel hersteds. I Fancy Cotton Goods saasom lastings kan Lancashire fremdeles staa sig, idet disse varer for størstedelen tilvirkes af ægyptisk bomuld.

Engelsk bomuldsgarn har ikke vundet øget efterspørgsel, hvorimod japansk og indisk indføres i stigende kvantiteter. Fabrikerne i Indien, Japan og Kina, er forsynede med maskiner for tilvirkning af just de grovere garnsorter, som finder afsætning paa det østasiatiske marked.

3. Indførselen af uldvarer er ikke steget.

4. Det samme gjælder om metalvarer.

5. Blandt „andre slags“ har der vist sig en lidt efter lidt forøget efterspørgsel efter lys, cement, klokker og ure, anilinfarver, vinduesglas m. m. samtidig som mel, petroleum, fyrstikker og sæbe er blevet indført for hvert aar i betydelig stigende kvantiteter.

Hvad udførselen i 10-aarsperioden angaar, saa har den at opvise gunstige resultater i almindelighed for de mindre artikler. Saaledes udførtes børster, vifter, hamp, fjær, huder, tæpper, oljer, rhabarber, sesamum seed, skind, tobak og uld i stadig forøgede kvantiteter.

Derimod stiller forholdet sig ikke saa gunstigt for Kinas to fornemste udførselsvarer.

Exporten af silke med undtagelse af Steam Filature Silk viser ingen livlighed og turde heller ikke have nogen udsigt til forbedring førend der raades bod paa sygdommen hos silkeormen.

Hvad angaar the, saa er udførselen af Black Tea sunket, af Green Tea staaet stille og af Brick Tea steget. Forøvrigt maa det med hensyn til the-udførselen erindres, at toldstatistiken ikke kan give udtømmende opgaver, da den ikke ubetydelige del af denne handel, som tager veien over den russiske grænse saavel som til Thibet, ikke kommer til dens kundskab.

I handelsomsætningen deltog de forskjellige lande i aaret saaledes:

		Haikw. tael.	Sum.
Storbritannien .	Import fra	45 467 409	54 823 837
	Export til	9 356 428	
Hongkong .	Import fra	93 846 617	157 808 251
	Export til	63 961 634	
Indien .	Import fra	16 816 029	19 681 374
	Export til	2 865 345	
Singapore og Straits .	Import fra	2 625 258	5 060 613
	Export til	2 435 355	
Australien, New Zealand .	Import fra	517 884	1 378 904
	Export til	861 020	
Sydafrika med Mauritius .	Import fra	—	224 159
	Export til	224 159	
Britisk Amerika .	Import fra	653 591	1 111 180
	Export til	457 589	
De Forenede Stater .	Import fra	16 724 493	31 476 124
	Export til	14 751 631	
Philippinerne . .	Import fra	12 815	126 646
	Export til	113 831	
Sydamerika .	Import fra	—	15 068
	Export til	15 068	

		Haikw. tael.	Sum.
Det europæiske kontinent (undtagen Rusland)	Import fra	10 273 405	
	Export til	24 976 619	
			35 250 024
Rusland, Odessa etc., til sjøs	Import fra	4 236 507	
	Export til	6 390 272	
			10 626 779
Rusland og Sibirien via Kiakhta	Import fra	—	
	Export til	832 461	
			832 461
Det russiske Mandschuri	Import fra	136 956	
	Export til	5 151 382	
			5 288 338
Japan	Import fra	25 752 694	
	Export til	16 938 053	
			42 690 747
Macao	Import fra	2 236 289	
	Export til	4 710 359	
			6 946 648
Cochin-Kina, Tonkin og Annam	Import fra	986 445	
	Export til	1 302 833	
			2 289 278
Siam	Import fra	5 669	
	Export til	715 076	
			720 745
Java og Sumatra	Import fra	599 999	
	Export til	333 027	
			933 026
Asiatiske Tyrki, Persien, Egypten, Algeriet, Aden m. m.	Import fra	1 237 413	
	Export til	2 604 610	
			3 842 023
	Sum: Import	222 129 473	
	Re-export	11 059 051	
Hele udlandet	Ren import	211 070 422	
	Export	158 996 752	
			370 067 174

Handelsomsætningen med udlandet viser saaledes i aaret en formindskelse mod foregaaende aar af ikke mindre end 90 millioner haikwan tæls, og falder heraf i runde tal paa:

Hongkong	32 millioner
Indien	14 ”
De Forenede Stater	12.5 ”
Det europæiske kontinent	11.5 ”
Japan	10.5 ”
Rusland via Kiakhta	9 ”

Den formindskede indførsel falder hovedsagelig paa:

Hongkong	24 millioner
Indien	15 "
Japan	10 "
De Forenede Stater	5.5 "

Den formindskede udførsel paa:

Det europæiske kontinent . .	12 millioner
Rusland via Kiakhta	9 "
Hongkong	8 "
De Forenede Stater	7 "
Storbritannien	4.5 "

Til Indien, europæisk Rusland og russisk Manchuriet udførtes mere end i aaret 1899.

Man skulde have ventet sig, skriver chefen for toldvæsenets statistiske afdeling, en ødelæggende handelskrise med betydelige tab, men aaret blev i almindelighed ganske godt.

Handelen var saa livlig i de første 6 maaneder og skjød saadan fart igjen henimod slutningen af aaret, at mod al formodning værdien af udenrigshandelen blev et godt middelsaars, om det end ikke kunde naa op til undtagelsesaaret 1899.

Indførselen. Værdien af indførselen haikw. taels 211 070 422 var højere end i aaret 1898.

Opiumshandelen var lønnende.

Importørerne af bomuldsvarer gennemgik en urolig krise, men krach undgikkes paa grund af daarlig bomuldshøst i Amerika. De varer, som ankom om vaaren, kunde ikke være blevet realiseret uden betydeligt tab, hvis bomuldsprisen var faldt, men bankerne hjalp importørerne, den daarlige bomuldshøst reddede situationen, og efterspørgselen mod slutningen af aaret, særlig fra havnene ved Yangtzeffoden, skaffede afsætning for det forhaandenværende forraad.

Værdien af totalimporten af bomuldsvarer var hk. tls. 75 606 360 mod hk. tls. 103 465 048 i aaret 1899 og hk. tls. 77 618 824 i aaret 1898. Men vekselskursen var højere, og aaret viste sig godt for importørerne.

Metalvarer opgik i værdi til omtrent det samme som i aaret 1899, men med undtagelse af jernplader, tin og tinplader var kvantiteterne mindre. „This trade seems to make no progress.»

Blandt varer andre slags indførtes messingknapper, lys, mel, synaale, silke og paraplyer i større mængde end i aaret 1899. Amerikansk petroleum faldt fra 40 724 989 til 34 447 112 gallons; russisk fra 35 695 116 til 32 708 757 gallons; hvorimod Sumatra oil steg fra 11 993 202 til 16 424 155 gallons.

Indførselen af stenkul tiltog yderligere og opgik til 864 158 tons.

Indførselsværdien af andre slags var snarere højere end i aaret 1898.

Udførselen. Værdien af hele udførselen opgik til hk. tls. 158 996 752 eller hk. tls. 36 788 080 mindre end aaret forud, men blot hk. tls. 40 397 mindre end i aaret 1898. Resultatet maa i betragtning af omstændighederne ansees som særdeles tilfredsstillende og over forventning.

Udførselen af Black tea var 863 374 piculs eller 72 204 piculs mindre end foregaaende aar, men 16 241 piculs mere end i aaret 1898.

Nogen direkte theladning fra Hankow til London forekom ikke i aaret. Green tea gik ned 13 373 piculs sammenlignet med aaret 1899, men op 15 119 piculs mod i aaret 1898. Aaret var daarligt, hvad angaar Brick og Tablet tea. Den første konsignation, som sendtes over land til Kalgan gik næsten helt og holdent tabt, og exportørerne sendte siden theen til Nikolajevsk via Vladivostok.

Storbritannien tog 135 139 piculs af alle slags the eller 100 882 piculs mindre end i aaret 1899. De forenede Stater tog 255 156 piculs mod 218 535 piculs, og 10 524 piculs gik til Sydafrika. Skibningerne via Odessa steg fra 195 449 til 269 230 piculs.

Aaret var ruinerende for silkehandelen. Forhaabningerne om stigende forbrug paa grund af Pariserudstillingen gik ikke i opfyldelse, og overproduktionen i Europa og Amerika foraarsagede ringe efterspørgsel og daarlige priser.

Wild Filature silk gik betydelig ned i værdi paa grund af mangel paa efterspørgsel fra Amerika, hvor denne silke opkjøbtes rigelig i foregaaende sæson. Udførselen af White Raw silk faldt fra 59 845 til 31 796 piculs; Yellow Raw silk fra 14 146 til 11 267 piculs; Wild Raw silk fra 24 674 til 18 867 piculs; Steam Filature silk fra 49 435 til 35 277 piculs; og Refuse silk fra 91 254 til 60 182 piculs.

Værdien af importen af de forskellige varegrupper sammenlignet med aaret 1899:

		1899.	1900.
Opium . . .	hk. tls.	55 792 768	31 030 811
Bomuldsvarer . .	„	103 465 048	75 606 360
Uldvarer . . .	„	4 175 642	3 422 645
Diverse vævede tøier . . .	„	468 894	606 821
Metalvarer . . .	„	9 208 207	9 178 452
Andre slags . . .	„	111 637 897	91 225 333
Sum	hk. tls.	264 748 456	211 070 422

Blandt metalvarer merkes:

		1899.	1900.
Tinplader	hk. tls.	1 464 000	1 907 000
Jernplader	"	508 000	748 000
Gammelt jern . . .	"	1 044 000	802 000
Spigerjern	"	693 000	414 000
Stangjern	"	458 000	411 000
Staal	"	444 000	365 000
Do. mygt	"	447 000	377 000
Rujern	"	99 000	36 000
Jerntraad	"	259 000	234 000
Kobber, alle slags .	"	725 000	790 000

Af gruppen „andre slags“ merkes følgende, i millioner haikwan tael:

	1899.	1900.
Petroleum	13.0	13.9
Ris	17.8	11.4
Stenkul	6.4	6.4
Sukker	10.3	6.3
Fiskeriprodukter	3.8	3.4
Mel	3.2	3.3
Fyrstikker	2.5	2.1
Bomuld, raa	3.5	1.8
Anilinfarver	1.7	1.7
Ginseng	1.8	1.6
Maskiner	1.5	1.5
Vin, øl og sprit	1.1	1.5
Trævarer	1.3	1.0
Cigarer & cigaretter . . .	0.9	1.0
Husholdningsvarer	0.7	1.0

Værdien af de nævnte varesorter i udførselen sammenlignet med foregaaende aar i runde tal:

		1899.	1900.
Silke	hk. tls.	82 mill.	50 mill.
The	"	30 "	25 "
Bomuld	"	3 "	9.9 "
Straaafletninger	"	2.9 "	4.4 "
Huder	"	3.9 "	4.1 "
Bønner	"	5.5 "	3 "
Sukker	"	3.4 "	3 "
Bønnekager	"	3.9 "	2.5 "
Papir	"	2.2 "	2.5 "
Tæpper	"	2.3 "	2.4 "
Oljer	"	2 "	2.3 "
Kineserklæder	"	2.2 "	2 "
Tobak	"	2.3 "	1.9 "
Uld	"	3.6 "	1.6 "
Porcelæn	"	1.8 "	1.6 "

		1899.	1900.
Kreaturer	hk. tls.	1.3 mill.	1.4 mill.
Fjær	"	1 "	0.9 "
Børster	"	1.1 "	0.9 "

Angaaende vareførselen mellem Sverige og Kina samt Norge og Kina gjentages fra foregaaende aarsberetninger, at udtømmende opgaver ikke kan gives. Ad privat vei er berettet, at der fra Sverige direkte i aaret er blevet indført:

Telefonmateriel	£ 4 000
Papir	" 600
Jern og staal	(værdi ikke angivet)
Aseptin	(do.)

Fra Norge:

100 kasser øl	værdi £ 82
Steriliseret melk	" tls. 3 000
Papir	" " 2 500
Hermetik og knækkebrød	" " 500

Til Norge udførtes:

The, silke, ingefær, silketøi og fyrværkerisager for tilsammen tls. 2 500.

Af Customs Daily Returns erfares, at der fra Shanghai i aarets løb blev udført med gennemgangskonossement til:

Stockholm fire skibninger plantetalg (vegetable tallon) tilsammen	
	6 500 piculs, værdi tls. 52 000
Ligeledes til Stockholm Hankow Black tea 7.11 piculs	" " 150
Kiukiang Black tea 1.96 piculs	" " 40
samt til Göteborg Hankow Black tea 15.05 piculs	" " 300

Andre direkte skibninger til havne i Sverige eller Norge findes ikke i aarets løb i nævnte publikation.

Fortegnelse over de inden Shanghais konsulatdistrikter værende handelshuse, i hvilke svensker eller nordmænd er medeiere:

Firmaets navn.	Svensk eller norsk medeiers navn.	Adresse.	Specialitet.	Grun- det.
1. Schiller & Co.	Gustav L. Öberg, tillige admini- strerende direktør i Shanghai Mutual Telephone Co. Ltd., svensk.	4, Kiukiang Rd., Shanghai.	Import af stenkul, telefon- materiel m. m.	1891
2. Nils Möller & Sons.	Nils Möller, svensk.	9, Hankow Road, Shanghai.	Seilakibsreder.	1894

Firmaets navn.	Svensk eller norsk medeiers navn.	Adresse.	Specialitet.	Grun- det.
3. Thoresen & Co.	Olaf Thoresen, nordmand.	15, Canton Road, Shanghai.	Agenter for „Det over- søiske Compagnie“ i Kristiania.	1898
4. Irvine, Edblad & Co.	H. Edblad, svensk.	17, Peking Road, Shanghai.	Fondsmæglere & kommissions- agenter.	1900

Sjøfart.

Fra udlandet indklareredes i aaret 6 948 fartøier dr. 5 539 000 tons mod 7 004 fartøier dr. 5 479 000 tons i aaret 1899.

I kystfarten indklareredes 27 431 fartøier dr. 14 850 000 tons mod 25 350 fartøier dr. 14 147 000 tons i aaret 1899.

Tilsammen ind- og udklareredes 40 807 000 tons mod 39 268 000 tons aaret 1899 og hidrog:

	1899.	1900.
Storbritannien	med 59 pct.	56 pct.
Kina	24 "	19 "
Tyskland	5 "	10 "
Japan	7 "	9 "
Frankrige	2 "	2 "
Sverige og Norge	1 "	1 "
Rusland	1 "	1 "
Amerika	1 "	1 "
Andre lande	1 "	1 "
	100 pct.	100 pct.

I skibsfarten paa udlandet deltog:

	1899.	1900.
Storbritannien	med 61 pct.	60 pct.
Japan	13 "	14 "
Tyskland	8 "	11 "
Frankrige	5 "	5 "
Kina	5 "	4 "
Amerika	3 "	2 "
Sverige og Norge	2 "	2 "
Andre lande	3 "	2 "
	100 pct.	100 pct.

I fragtfarten mellem traktathavnene deltog:

	1899.	1900.
Storbritannien	med 58 pct.	55.5 pct.
Kina	31 "	24.5 "
Tyskland	3 "	10 "
Japan	5 "	8 "
Sverige og Norge	1 "	0.4 "
Alle andre lande	2 "	1.6 "
	100 pct.	100 pct.

De merkelige vekslinger i procenttallene beror hovedsagelig paa, at de kinesiske rederier med „China Merchants' Steam Navigation Company“ i spidsen ved boxeruelighedernes udbrud satte endel af sine fartøier under engelsk, tysk eller amerikansk flag.

I lighed med flere foregaaende aar viser den engelske søfart fremdeles relativ tilbagegang i Kina, hvorimod Tyskland og især Japan tager en stedse større andel i fragtfarten.

For trip og time-charter noteredes i aaret følgende fragter:

Januar: 1 002 tons Moji—Shanghai time-charter \$ 5 400; 994 tons Moji—Shanghai time-charter \$ 6 300; 1 220 tons Moji—Shanghai time-charter \$ 7 000.

Marts: 2 808 tons Vancouver—Shanghai time-charter £ 2 250; 2 292 tons Kobe—Shanghai time-charter £ 1 414.

April: 994 tons Kuchinotsu—Shanghai time-charter 10de april 1900—10de april 1901 \$ 7 500; 1 002 tons Singapore—Shanghai time-charter 14de februar 1900—14de februar 1901 \$ 6 250; april 2 415 tons Hongkong—Shanghai time-charter £ 1 400.

Juni: 1 979 tons Hongkong—Shanghai time-charter £ 1 160; 2 191 tons Cardiff—Shanghai £ 6 375; 2 419 tons Moji—Shanghai time-charter £ 1 275; 838 tons Nagasaki—Shanghai timecharter \$ 7 000.

September: 2 344 tons Hongkong—Shanghai time-charter £ 1 500; 1 220 tons Manila—Shanghai time-charter 11te juni 1900—11te juni 1901 \$ 8 250.

Handels- og søfartslovgivning.

Generalkonsulatet har afgivet særskilt indberetning angaaende en forordning, som bærer titelen „Regulations for the Shanghai Pilotage Service“, og som traadte i kraft i aaret.

Ifølge denne gjælder nu følgende lodsafgifter.

	Seilskibe.	Dampskibe.
	Taels pr. ton.	Taels pr. ton.
Gutzlaff—Shanghai	7.00	5.50
Fyrskibet—do.	6.50	5.50
Woosung—do.	2 50	2.50
Gutzlaff—Woosung	5.00	4.00
Fyrskibet—do.	4.50	4.00

„Detention fee“ betales med 12 taels pr. døgn, og en „Withdrawal fee“ ligeledes paa 12 taels er indført.

For fartøier over 1 500 registertons erlægges en tonnage charge med 1 cent pr. ton for lodsning mellem Gutzlaff eller fyrskibet og Shanghai, $\frac{1}{2}$ cent pr. ton mellem Woosung og Shanghai samt $\frac{3}{4}$ cent pr. ton mellem Gutzlaff eller fyrskibet og Woosung i tillæg til oven angivne lodsafgift pr. fod dybgaaende.

Kommunikationsvæsenet.

Whangpooflodens tilstand i almindelighed og i særdeleshed Woosung Bar har i mange aar udgjort en væsentlig hindring for Shanghais handel og forårsaget betydelige udgifter paa grund af, at mange dampskibe, som anløber havnen, ikke kan komme over baren uden at nødes til at losse og laste udenfor Woosung.

Whangpoo, som særlig ved høivande ligner en vældig flod, er i virkeligheden hovedsagelig en bagevje fra Yangtsefloden, og om den end faar en del af sit vand fra eget bækken er dens tilværelse som farbar vandvei ei afhængig af flodvandet fra Yangtsemundingen.

Whangpoo kan betragtes som en lagune, hvor opslamningen ikke er gaaet langt nok til at forebygge høivandets indtrængende, men som holdes aabent gennem vandets vekselvise ind- og udstrømmen. Flodens seilbarhed trues ved lavvandets gradvise stigen og maa beskyttes ved kunstige midler. Gough Island mellem Shanghai og Woosung — en afstand af 12 engelske mile — har nu en udstrækning af flere tønder land og er synlig over det høieste flodvand, men der findes personer i Shanghai, som mindes den tid, da øen blot var en banke, som ikke engang kom tilsyne ved lavvande.

Shanghais handelskammer har i næsten 40 aar sysselsat sig med spørgsmaal, hvis løsning hidtil har været umuliggjort paa grund af den kinesiske regjeringens ligegyldige holdning.

Udlændingerne i Kina finder, at det er regjeringens pligt at se til, at vandveiene holdes i farbar stand, og formener, at den afgift, som under navn af „tonnage dues“ oppebæres af skibsfarten, oprindelig er bestemt til at anvendes til saadanne øiemed.

Den kinesiske regjering har ikke kunnet se sagen med udlændingernes øine, men anvender en større eller mindre del af indkomsten af „tonnage dues“ til andre statsøiemed, om den end i princip har medgivet, at Whangpooflodens bibehold og bevarelse som en vigtig trafikvei vilde være gavnlig for kinesere, ikke mindre end for udlændinge. Naar der imidlertid bliver spørgsmaal om arbeidets udførelse, bliver svaret, at der ingen penge findes.

Man har nu opgivet haabet om, at regjeringen skal foretage noget i sagen, og da seilleden idelig forværredes og truede Shanghais fremtidige existens som sjøstad, engagerede handelskammeret hr. J. de Rijke, en i den japanesiske regjeringes tjeneste ansat hollandsk sagkyndig, til at foretage en forberedende

undersøgelse af floden og baren i hensigt at kunne fremlægge et forslag til botemiddel mod faren.

Paa grundlag af hans udtalelse har handelskammeret derpaa opgjort et forslag til seilledens bibehold og beskyttelse, ifølge hvilken arbeidet skal overtages af de fremmede traktatmagter, som tilsætter en slags permanent international kommission med magt og myndighed til at udføre alt fornødent arbejde i floden og paa bredderne saavel som at kræve visse afgifter for at dække omkostningerne.

Forslaget, som oversendtes til konsulatkorpsset i Shanghai, foranledigede flere betænkeligheder hovedsagelig fordi dets antagelse maa medføre indgreb i keiseren af Kinas suverænitet over det heromhandlede flodomraade, men efter adskillig korrespondance og diskussion blev sagen undergivet de fremmede magters repræsentanter i Peking, som paa sin side har henskudt samme under sine respektive regeringer.

Shanghai handelskammer har i cirkulærskrivelse til de fornemste handelskamre i Europa, Australien, Indien, Østasien og de Forenede Stater anholdt om deres kraftige bistand i sagen.

Under boxerurolighederne opreves og ødelægges jernbanelinjerne i Nordkina helt eller delvis, og bygningen af nye jernbaner ophørte for aaret.

Telegrafen anvendtes især i juli og august i en uhyrt udstrækning. Talrige afbrydelser i forbindelserne samt ønskeligheden af at være uafhængig af det keiserlige kinesiske telegrafvæsen foranledigede de to udenlandske selskaber, Det store nordiske telegrafselskab i Kjøbenhavn og Eastern Extension Australasia & China Telegraph Company Limited i London til at nedlægge nye kabler og oprette nye stationer.

Med Chefoo til udgangspunkt aabnedes saaledes ny kabel til Taku den 21de august, til Port Arthur den 3die september, til Weihaiwei den 5te september, til Tsingtau den 5te oktober og til Shanghai den 17de i samme maaned.

I sammenhæng hermed oprettedes nye telegrafstationer:

I Chefoo med dansk direktør og engelsk kontrollør; i Taku med engelsk direktør og dansk kontrollør; i Port Arthur med dansk direktør; i Weihaiwei med engelsk direktør samt i Tientsin den 20de december med engelsk direktør og dansk kontrollør.

Tsingtau er tysk regjeringsstation.

Spørgsmaal om nedsættelse af telegramafgifterne er blevet vakt blandt andet af handelskammeret i Shanghai, og dette kommer til at optages paa den internationale telegrafkonferance, som skulde have været holdt i London iaar, men paa grund af dronning Victorias død er blevet udsat til vaaren 1902.

Hongkong.

Sjøfart.

Den samlede drægtighed af ankomne og afgaaede fartøier i aaret udgjorde 18 445 134 tons, udvisende en øgning i sammenligning med 1899 af 343 825 tons.

Ankomne 41 223 dr. 9 228 762 tons

Afgaaede 41 233 „ 9 216 372 „

Fordelt efter britisk og udenlandsk flag samt paa oceantrafiken, flodtrafiken paa Canton etc. og junketrafiken:

Britisk oceangaaende tonnage	30.7	pct.
— flodgaaende	19.0	„
Udenlandsk oceangaaende	26.3	„
— flodgaaende	0.1	„
Junker (i udenlandsk fart)	17.4	„
— (i lokaltrafik)	6.5	„

100.0 pct.

5 395 dampskibe, 78 seilskibe og 17 732 junker i udenlandsk fart ankom i aaret eller 63.6 fartøier pr. dag mod 76.9 i aaret 1899.

Følgende tabel udviser en sammenligning mellem aarene 1899 og 1900:

	1899.		1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske	7 408	8 725 016	7 511	9 155 198
Udenlandske	3 497	4 712 131	3 429	4 866 969
Junker i uden-				
landsk fart	45 067	3 696 184	35 425	3 224 856
Sum	55 972	17 133 331	46 365	17 247 023
Junker i lokal-				
trafik	32 655	967 978	36 091	1 198 111
Ialt	88 627	18 101 309	82 456	18 445 134

Den betydelige forhøielse i den britiske tonnage skriver sig hovedsagelig fra, at flere af China Merchants dampskibe ved urolighedernes udbrud stillede sig under engelsk flag.

Det samme faktum forklarer delvis nedgangen i antallet af udenlandske fartøier, som dog tillige er begrundet i en aftagen i antallet af amerikanske, japanesiske og norske fartøier.

Øgningen i den udenlandske tonnage 154 838 tons, falder for største delen paa Tyskland, dels fordi tyske dampskibe af betydelig større drægtighed ind-sættes paa linjerne mellem Europa og Østasien, dels ogsaa paa grund af ind-køb for tysk regning af the Scottish Oriental Steamship Company; ogsaa Frankrige og Holland fremviser stigning baade i antal og tonnage.

Af norske fartøier indklarerede 110 dampskibe og 1 seilfartøi dr. til-sammen 123 174 tons mod 125 dampskibe dr. 117 220 tons i aaret 1899, altsaa en forøgelse af 5 954 tons.

Det svenske flag vendte tilbage i aaret, og et dampskib indklarerede 6 gange, sammenlagt 5 934 tons.

Det virkelige antal fartøier af europæisk konstruktion (med undtagelse af floddampskibene), som anløb Hongkong i aaret, var 709, af hvilke 363 britiske og 346 udenlandske.

Disse 709 fartøier indklarerede tilsammen 3 440 gange med en drægtighed af 5 267 022 tons.

Dampskibe i aarene 1899 og 1900.

Flag.	Fartøier.		Indklareringer.		Tons.	
	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
Britisk . . .	289	332	1 654	1 759	2 557 920	2 792 973
Østerrigsk . .	11	18	27	41	71 195	102 727
Belgisk . . .	3	3	4	4	4 574	5 963
Kinesisk . . .	18	16	191	99	248 819	128 479
Dansk . . .	7	6	11	8	23 560	17 789
Hollandsk . .	1	5	2	13	2 470	22 846
Fransk . . .	20	19	221	232	218 669	229 954
Tysk . . .	78	107	632	656	826 275	952 870
Hawaiisk . .	1	—	2	—	4 596	—
Italiensk . .	6	3	15	13	26 710	19 782
Japanesisk . .	68	83	330	314	671 817	649 288
Norsk . . .	25	21	125	110	117 220	122 859
Portugisisk . .	2	2	31	38	1 672	5 856
Russisk . . .	3	11	4	12	4 889	24 799
Spansk . . .	1	—	6	—	3 516	—
Svensk . . .	—	1	—	6	—	5 934
De Forenede						
Staters . .	17	12	48	53	80 493	87 206
Intet flag . .	—	4	—	4	—	593
Sum	550	643	3 303	3 362	4 864 385	5 169 918

Seilskibe.

Flag.	Antal.		Indklareringer.		Tons.	
	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
Britisk	23	31	27	40	29 558	48 963
Tysk	5	3	5	3	9 241	6 303
Italiensk	1	1	1	1	794	720
De Forenede Staters	24	25	25	27	36 240	39 056
Dansk	—	2	—	2	—	895
Fransk	—	2	—	3	—	337
Japanesisk	—	1	—	1	—	515
Norsk	—	1	—	1	—	315
Sum	53	66	58	78	75 833	97 104

Kystfarten var livlig hele aaret og lasterummet utilstrækkeligt for efterspørgselen, som var i stigende, delvis paa grund af ankomsten af de udenlandske tropper til Nordkina.

Maanedsbefragtninger gav et tilfredsstillende resultat for rederierne saavel i kyst- som i oceanfarten.

For den sidste var fragtsatsen 10 sh. gross tonnage; større kystbaade kunde faaes for 9 sh., men mindre betingede 11 sh. til 15 sh. efter størrelse og indredning. Grundgaaende betales bedst. Undtagelsesfragter betaltes af en eller anden regjering med ligetil 20 sh.

Ved mindre dampskibe paa Kinakysten forstaaes saadanne, som laster 1 500 à 2 000 tons.

Kulfragterne paa Japan holdt sig temmelig faste.

Moji-Hongkongfragtsatsen \$ 3.25 viste ringe forandring undtagen henimod aarets slutning, da den sank til \$ 2.75.

Hongkongbefragtninger for Moji—Singapore fluktuerede fra \$ 3.10 til \$ 4.25.

Fragtmarkedet paa Saigon (ris) var godt næsten hele aaret. Det begyndte med 15—16 cents pr. picul. I slutningen af januar betaltes 20—22 cents. I marts, juni og juli kunde 24—25 cents opnaaes, hvorimod fragtsatsen i august gik ned til 15 cents for atter i september at stige til 19 cents og i oktober—december at gaa ned til 12 cents.

Saigon—Java. Øget efterspørgsel efter lasterum gjorde sig gjældende til 32½ à 45 cents.

I tradeen Saigon—Philippinerne opnaaedes 50 cents, og en hel del fartøjer anvendtes.

Saigon—Singaporetraden laa nede.

Bangkok. Efterspørgselen efter kystbaade var meget indskrænket, og blot en eneste befragtning sluttedes i Hongkong til $32\frac{1}{2}$ for last losset ovenfor baren og $27\frac{1}{2}$ for last losset nedenfor baren.

Newchwang—Hongkong—Canton. Adskillige dampskibe gik i denne trade i den første del af aaret til 40 cents pr. picul.

Java—Hongkong. Her betaltes $32\frac{1}{2}$ — $37\frac{1}{2}$ for tørt og 40— $47\frac{1}{2}$ for raasukker.

Slutnoteringerne i december sammenlignet med foregaaende aar stillede sig som følger:

		1899.		1900.	
		Udenfor baren.	Indenfor baren.	Udenfor baren.	Indenfor baren.
Bangkok til	Hongkong .	28 cents	33 cents.	30 cents	35 cents.
Saigon	" do .	18 "	20 "	$12\frac{1}{2}$ cents.	
Hongay	" do .		\$ 2.00		\$ 2.00
Iloilo	" do .	25 cents	30 "	30 cents.	
Hongay	" Swatow .	\$ 2.50 nom.		\$ 2.25	
Saigon	" Java . .	35 cents.		32 cents.	
Do.	" Philippinerne	38 cents	42 cents	36 "	
Java	" Hongkong .	45 "	48 "	45 "	
Moji	" do .	—		\$ 2.75	
Do.	" Singapore .	—		" 3.00	
Mororan	" Hongkong .	\$ 3.25		" 2.75	
Do.	" Singapore .	" 3.50		" 3.00 nom.	

Handel.

Hovedtrækkene i Hongkongs handel i aaret var ifølge havnekapteinens officielle beretning til guvernøren:

1. Betydelig stigning i sukkerimporten opgaaende til 76.6 pct.
2. Betydelig stigning i trævarehandelen udvisende 74.2 pct.
3. Betydelig stigning i melhandelen, repræsenterende 66.1 pct.
4. Betydelig stigning i stenkulsimporten, opgaaende til 65.7 pct.
5. Stor stigning i hamp, repræsenterende 60.7 pct.
6. Bulk oil stillestaaende sammenlignet med foregaaende aar, men Case oil viser en nedgang paa 10 609 tons.
7. Rishandelen, som naaede kulminationspunktet i aaret 1899, er gaaet ned med 98 801 tons og kan nu siges at være gaaet tilbage til sin normale tilstand. Øgningen i hele indførselen beløb sig til 422 717 tons.

Udførselen viste en formindskelse af 70 666 tons; transitgoods en øgning af 186 046 tons.

Foranstaaende handelsstatistiske opgaver er blot approximative.

Hongkongs hele indførsel i aaret beløb sig til 23 205 fartøier dr. 8 626 614 tons med 6 342 148 tons last, hvoraf 4 198 389 lossede i Hongkong. Heri medregnes ikke tonnage, antal eller last i den lokale junketrafik.

Importen fordelte sig paa de forskellige lande som følger:

Land.	Fartøier.	Tons.	Losset.	Last. Transit.
Klasse I.				
Kanada	20	57 533	32 303	—
Det europæiske kontinent	136	380 661	100 352	381 839
Storbritannien	175	470 437	297 515	511 853
Mauritius	1	828	300	—
De Forenede Stater	143	357 075	275 442	59 407
Sum	475	1 266 534	705 912	953 099
Klasse II.				
Australien og New Zealand	45	78 012	25 132	29 334
Indien og Straits	121	229 597	146 718	90 352
Japan	414	920 433	890 356	287 846
Java og det indiske arkipel	186	243 043	274 346	48 501
Stillehavssøerne	1	47	8	—
Asiatisk Rusland	6	9 878	8 520	1 000
Sum	773	1 481 019	1 345 080	457 033
Klasse III.				
Nord-Borneo	17	25 442	37 468	—
Kinakysten	1 178	1 567 478	283 942	685 047
Cochin-Kina	156	178 964	311 242	3 000
Formosa	113	93 754	26 769	—
Philippinerne	183	217 572	106 854	8 200
Hainan og Tonkinbugten	351	270 813	345 636	31 940
Siam	154	153 035	243 013	3 030
Macao	39	8 791	—	—
Kiaochow	1	3 623	800	2 400
Sum	2 192	2 519 478	1 355 724	733 617
Klasse IV.				
Floddampskibe paa Canton, Macao og West River	2 033	1 754 960	197 606	—
Klasse V.				
Junker i den udenrigske handel	17 732	1 604 632	594 067	—
Summa summarum	23 205	8 626 614	4 198 389	2 143 749

Exporthandelen repræsenteredes af 23 160 fartøier dr. 8 620 409 tons med 2 836 905 tons last, og som indtog 489 456 tons bunkerkul; alt fordelt som følger:

Land.	Fartøier.	Tons.	Aflastet.	Last. Bunkerkul.
Klasse I.				
Kanada	21	55 229	16 957	—
Det europæiske kontinent	81	234 726	71 053	25 750
Storbritannien	81	271 455	118 451	2 925
Mauritius	2	1 811	1 292	1 100
Natal	1	1 474	600	400
Sydamerika	1	1 616	2 460	—
De Forenede Stater	115	286 757	200 135	3 680
Sum	302	853 068	410 948	33 855
Klasse II.				
Australien og New Zealand	41	76 387	28 929	7 735
Indien og Straits	201	416 969	253 757	52 466
Japan	392	834 696	240 913	52 075
Java og det indiske arkipel	49	71 957	13 608	15 000
Asiatisk Rusland	26	39 741	42 050	4 181
Sum	709	1 439 750	579 257	131 457
Klasse III.				
Nord-Borneo	17	26 325	5 866	6 885
Kinakysten	1 582	2 116 568	401 185	161 052
Cochin-Kina	152	179 278	54 584	30 018
Formosa	10	9 718	42 266	550
Philippinerne	155	192 916	180 097	32 433
Hainan og Tonkinbugten	370	289 588	88 369	40 394
Siam	86	92 461	42 670	22 673
Kiaochow	14	36 857	1 464	3 895
Macao	38	7 051	1 617	—
Weihaiwei	2	3 141	600	550
Sum	2 426	2 953 903	818 718	298 450
Klasse IV.				
Floddampskibe paa Canton, Macao og West River	2 030	1 753 464	124 307	25 694
Klasse V.				
Junker i udenrigsk handel	17 693	1 620 224	903 675	—
Slutsum	23 160	8 620 409	2 836 905	489 456

De fornemste varesorter i Hongkongs handelsomsætning med udlandet i aaret og foregaaende aar var følgende:

Varesorter.	1899.	1900.
Stykgods	1 135 828	1 172 024
Stenkul	687 557	1 045 312
Ris	771 830	673 029
Sukker	183 162	238 863
Mel	101 939	154 111
Trævarer	61 110	82 311
Petroleum (case)	80 588	69 979
Do. (bulk)	61 027	64 732
Hamp	32 868	54 105
Bomuldsgarn og bomuld	34 470	19 993
Rotting	3 998	10 204
The	6 287	6 393
Sandeltræ	1 282	3 811
Opium	2 775	3 194
Flydende brændsel	—	2 759
Bly	6 468	2 350
Svovel	506	22
Bønner	8 110	560
Ben	1 800	—
Sum	3 181 605	3 604 322
Transit	1 957 703	2 143 749
Slutsum	5 139 308	5 748 071

Vareomsætningen mellem de forenede riger og kolonien fremviste i aaret ifølge fra vicekonsulatet indhentet oplysning ingen væsentlig forandring Indførselen indskrænkede sig til mindre partier jern, øl og konserver.

Ældre konsignationer af svenske fyrstikker realiseredes til ruinerende priser.

Cadiz.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul C. Segerdahl,
dateret 13de august 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.	-	-	43	24 009	43	24 009	8	5 638	33	17 486	41	23 124
Seilskibe	-	-	5	1 328	5	1 328	-	-	11	1 791	11	1 791
Sum	-	-	48	25 337	48	25 337	8	5 638	44	19 277	52	24 915
Konsulatdistrikte: forøvrigt:												
Dampskibe.	4	2 495	29	21 692	33	24 187	-	-	62	44 161	62	44 161
Seilskibe	5	2 264	8	3 879	13	6 143	-	-	3	1 166	3	1 166
Sum	9	4 759	37	25 571	46	30 330	-	-	65	45 327	65	45 327
Total-um af ladede fartøier	9	4 759	85	50 908	94	55 667	8	5 638	109	64 604	117	70 242
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	4	2 857	4	2 857	-	-	5	3 043	5	3 043
Seilskibe	4	645	3	383	7	1 028	-	-	1	426	1	426
Sum	4	645	7	3 240	11	3 885	-	-	6	3 469	6	3 469
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	42	32 074	42	32 074	-	-	12	11 297	12	11 297
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	12	5 835	12	5 835
Sum	-	-	42	32 074	42	32 074	-	-	24	17 132	24	17 132
Totalsum af ballastede fartøier.	4	645	49	35 314	53	35 959	-	-	30	20 601	30	20 601

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 566 980.00,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 893 570.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 25 norske fartøier dr. 18 401 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 52 dr. 35 258 tons, til hovedstationen 23 dr. 13 934 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 185.52, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 745.62; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 872.81. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 546.48, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 389.96; heraf tilfaldt konsulen kr. 694.98. Ialt tilfaldt konsulen kr. 4 299.79.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 194.50, i svenske sager kr. 148.00, i andre sager kr. 10.75, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 380.00, i svenske sager kr. 219.50, i andre sager kr. 59.00.

De fartøier, som besøgte distriktet for at laste eller losse, var fordelt saaledes:

Hovedstationen:

13	svenske	dampskibe	dr.	tilsammen	10 765 tons
10	"	seilskibe	"	—	3 169 "
eller 23	"	fartøier	"	—	
47	norske	dampskibe	"	—	
12	"	seilskibe	"	—	2 356 "
eller 59	"	fartøier	"	—	

De af disse opseilede bruttofragter beløber sig til, for svenske ankommende seilskibe kr. 42 640.00, for svenske afgaaende dampskibe kr. 45 890.00, for do. seilskibe kr. 44 400.00; for norske ankommende dampskibe kr. 74 010.00, for do. seilskibe kr. 21 790.00, for norske afgaaende dampskibe kr. 190 310.00, for do. seilskibe kr. 47 340.00.

Desuden er havnen blevet besøgt i transit af: 2 svenske fartøier dr. tilsammen 764 tons og 3 norske fartøier dr. tilsammen 2 374 tons.

Vicekonsulsstationerne:

Sevilla blev besøgt af:

7	svenske	dampskibe	dr.	tilsammen	3 986 tons
2	"	seilskibe	"	—	548 "
eller 9	"	fartøier	"	—	
18	norske	dampskibe	"	—	
1	norsk	seilskib	"	—	283 "
eller 19	norske	fartøier	"	—	

De af disse opseilede bruttofragter udgjør for svenske ankommende dampskibe kr. 32 720.00, for do. seilskibe kr. 14 460.00, for svenske afgaaende

dampskibe kr. 25 950.00; for norske ankommende dampskibe kr. 167 170.00, for do. seilskibe kr. 7 560.00, for norske afgaaende dampskibe kr. 124 050.00.

Huelva blev besøgt af: ‘

10 svenske dampskibe	dr. tilsammen	9 099 tons
2 ” seilskibe	” —	527 ”
eller 12 ” fartøier	” —	9 626 tons
45 norske dampskibe	” —	33 848 tons

De af disse opseilede bruttofragter udgjør for svenske ankommende dampskibe kr. 22 320.00, for do. seilskibe kr. 19 910.00, for svenske afgaaende dampskibe kr. 121 150.00; for norske ankommende fartøier kr. 109 070.00, for afgaaende do. kr. 518 760.00.

Desuden blev havnen besøgt i transit af 1 norsk fartøi dr. 455 tons.

Sta. Cruz de Tenerife blev besøgt af:

2 svenske dampskibe	dr. tilsammen	1 657 tons
2 norske —	” —	770 tons
4 ” seilskibe	” —	1 716 ”
eller 6 ” fartøier	” —	2 486 tons

De af disse opseilede bruttofragter udgjør for svenske ankommende fartøier kr. 3 060; for ankommende norske dampskibe kr. 1 300.00, for do. seilskibe kr. 17 070.00, for norske afgaaende dampskibe kr. 1 640.00.

Desuden blev havnen besøgt i transit af 1 norsk fartøi dr. 1 341 tons.

Las Palmas blev besøgt af:

4 svenske dampskibe	dr. tilsammen	4 633 tons
1 svensk seilskib	” —	706 ”
eller 5 svenske fartøier	” —	5 339 tons
9 norske dampskibe	” —	8 795 tons
8 ” seilskibe	” —	4 144 ”
eller 17 ” fartøier	” —	12 939 tons

De af disse opseilede bruttofragter udgjør for svenske ankommende dampskibe kr. 47 810.00, for do. seilskibe kr. 5 090.00; for norske ankommende dampskibe kr. 114 250.00, for do. seilskibe kr. 61 730.00, for norske afgaaende dampskibe kr. 11 470.00.

Desuden blev havnen besøgt i transit af:

13 svenske fartøier dr. tilsammen 19 952 tons og 2 norske fartøier dr. tilsammen 2 418 tons.

Sanlúcar de Barrameda blev besøgt af:

1 svensk seilskib dr. 168 tons
1 norsk dampskib „ 659 “

De af disse opseilede bruttofragter udgjør for svenske ankommende kr 1 990.00, for do. afgaaende kr 600.00, for norske ankommende kr. 590.00.

Desuden blev havnen besøgt i transit for toldklarering til Sevilla af 9 svenske fartøier dr. tilsammen 4 534 tons og 18 norske fartøier dr. tilsammen 11 813 tons.

Algeciras blev ikke besøgt af noget svensk eller norsk fartøi.

Fragterne har i aaret været:

Cadiz. Trævarer fra Sverige og Finland pr. seilskib for bord, battens, planker og bjelker fr. 60 à 95 pr. std. Kul fra Cardiff 6 sh. 10 d pr. ton, fra Newcastle 7 sh. 9 d à 8 sh. 6 d pr. ton. Vin til Stockholm pr. dampskib £ 1. 5. 0 pr. pibe, til Göteborg £ 1. 5. 0 pr. do., til Kristiania £ 1. 2. 6 pr. do., til Kjøbenhavn £ 1. 5. 0 pr. do., til Finland £ 1. 10. 0 pr. do., alt med 10 pct.. Salt til Finland pr. dampskib fmk. 2.20 pr. finsk tønne, pr. seilskib fmk. 1.89 à 2.05 pr. do., til Montevideo og den argentinske kyst 14 sh. à 19 sh. pr. ton, til floderne op til Rosario og Paysandú 16 sh. à 20 sh. pr. ton, til Rio Grande, San José do Norte og Pelotas 25 sh. à 31 sh. pr. do., til Newfoundland 10 sh. à 13 sh. pr. do.

Sevilla. Trævarer fra Østersjøen fr. 95 pr. std. Klipfisk fra Norge fr. 30 pr. ton. Kul fra England 8 sh. pr. do. Mineral til England 7 sh. pr. ton.

Huelva. Mineral til England 10 sh. pr. ton, til Frankrige 7 sh. 6 d pr. do., til Tyskland 10 sh. 6 d pr. do., til Belgien 9 sh. 3 d pr. do., til de Forenede Stater 11 sh. pr. do.

Las Palmas. Kassebord fra Skandinavien pr. dampskib 49 sh. à 60 sh. pr. std., pr. seilskib 39 sh. à 47 sh. pr. do.

Import.

Trævarer. Importen har været:

I aaret 1900 til Cadiz 1 509 Ptb. std., til Sevilla 7 542 do., til Huelva 2 422 do., til Sta. Cruz 1 546 do., til Las Palmas 1 690 do. Heraf kom fra Sverige til Cadiz 560 Ptb. std., til Sevilla 891 do., til Huelva 1 369 Ptb. std.

og fra Norge til Sta. Cruz 810 Ptb. std., til Las Palmas 1 690 Ptb. std. Resten kom: til Cadiz 799 Ptb. std. fra Finland, 150 Ptb. std. fra Canada, til Sevilla 5 977 Ptb. std., fra Finland, 568 Ptb. std. fra de Forenede Stater og Canada, 106 Ptb. std. fra andre lande, til Huelva 656 Ptb. std. fra de Forenede Stater, 397 Ptb. std. fra Portugal, til Sta. Cruz 603 Ptb. std. fra de Forenede Stater, 133 Ptb. std. fra andre lande mod i aaret 1899 til Cadiz 2 589 Ptb. std., til Sevilla 5 543 Ptb. std., til Huelva 1 998 Ptb. std., til Sta. Cruz 10 591 Ptb. std., til Las Palmas 2 348 Ptb. std.

Heraf kom fra Sverige til Cadiz 119 Ptb. std., til Sevilla 472 Ptb. std., til Huelva 487 Ptb. std., til Las Palmas 243 Ptb. std., og fra Norge til Huelva 125 Ptb. std., til Sta. Cruz 1 553 Ptb. std., til Las Palmas 2 105 Ptb. std.

Importen i aaret 1900 viser saaledes:

Til Cadiz 1 080 Ptb. std. formindskelse, til Sevilla 1 999 Ptb. std. forøgelse, til Huelva 424 Ptb. std. forøgelse, Sta. Cruz 9 045 Ptb. std. formindskelse, til Las Palmas 658 Ptb. std. formindskelse; deraf fra Sverige: til Cadiz 441 Ptb. std. forøgelse, til Sevilla 419 Ptb. std. forøgelse, til Huelva 882 Ptb. std. forøgelse, til Las Palmas 243 Ptb. std. formindskelse og fra Norge til Huelva 125 Ptb. std. formindskelse, til Sta. Cruz 743 Ptb. std. formindskelse, til Las Palmas 415 Ptb. std. formindskelse.

A f s t a v til bødkerarbeide blev til Cadiz importeret:

I aaret 1900 2 631 761 std. fra de Forenede Stater, i aaret 1899 3 871 825 std. fra do.

J e r n. Cadiz' import af baandjern til bødkerarbeide var 309 932 kg. fra England.

Af andre sorter importeredes:

Jernplader og rujern 2 688 299 kg., deraf 2 040 796 kg. fra England, jernrør 37 105 kg., deraf 32 085 kg. fra do., skruer, spiger og bolter 39 806 kg., deraf 27 605 kg. fra do., jerntraad 290 524 kg., deraf 260 791 kg. fra do.

S a l t f i s k. Importen har været:

Cadiz i aaret 1900 11 500 kg. fra Norge, 15 857 kg. fra England, 3 000 kg. fra andre lande, tilsammen 30 357 kg. I aaret 1899 48 412 kg. fra Norge, 2 678 kg. fra England, 2 122 kg. fra andre lande, tilsammen 53 212 kg.

S e v i l l a. I aaret 1900 496 361 kg. fra Norge, 33 722 kg. fra England, tilsammen 530 083 kg. I aaret 1899 566 018 kg. fra Norge, 30 686 kg. fra England, 27 999 kg. fra de Forenede Stater, tilsammen 624 703 kg.

H u e l v a. I aaret 1900 21 300 kg. fra Norge, 1 118 666 fra Frankrige, tilsammen 1 139 966 kg. I aaret 1899 2 000 kg. fra Norge, 628 995 kg. fra Portugal, 798 505 kg. fra Frankrige, tilsammen 1 429 500 kg.

Sta. Cruz. I aaret 1900 110 000 kg. fra Spanien, 27 000 kg. fra Tyskland, 9 000 kg. fra England, tilsammen 146 000 kg. I aaret 1899 60 148 kg. fra Tyskland, 12 756 kg. fra England, tilsammen 72 904 kg.

Export.

Vin. Exporten har været:

Cadiz. I aaret 1900 9 256 331 liter til England, 5 167 017 liter til Frankrige, 1 765 316 liter til Mexico, 1 035 587 liter til Tyskland, 722 343 liter til Sverige, 427 783 liter til Norge, 337 035 liter til de Forenede Stater, 4 011 903 liter til 24 andre lande, tilsammen 22 723 315 liter, mod i aaret 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, 582 690 liter til Sverige, 431 485 liter til Norge, 125 960 liter til de Forenede Stater, 3 424 632 liter til 23 andre lande, tilsammen 21 016 577 liter.

Sevilla. I aaret 1900 788 434 liter til Frankrige, 751 515 liter til England, tilsammen 1 539 949 liter, mod i aaret 1899 1 257 508 liter.

Huelva. I aaret 1900 27 811 340 liter til Frankrige, 478 301 liter til Belgien, 10 809 liter til England, tilsammen 28 300 450 liter, mod i aaret 1899 55 592 901 liter.

Sanlúcar. I aaret 1900 48 112 liter til Ceuta, 21 317 liter til Frankrige, tilsammen 69 429 liter, mod i aaret 1899 96 884 liter.

Vinhøsten har i aaret 1900 neppe andraget til halvparten af det foregaaende aars høst, beroende for det første paa den skade phylloxeraen har anrettet samt ogsaa paa ugunstige veirforholde.

Salt. I dette distrikt findes saliner i Cadiz, Sanlúcar og Huelva Cadiz.

I aaret 1900 indhøstedes:

106 011 læster, hvorfra man regner, at der vil afgaa 21 202 læster i smeltning før afladningen, altsaa 84 809 læster, hvortil kommer 207 129 $\frac{1}{4}$ læster beregnet lager den 1ste januar 1900 eller 291 938 $\frac{1}{4}$ læster, hvoraf exporteredes i aaret 1900 60 788 $\frac{1}{2}$ læster, hvorefter 231 149 $\frac{3}{4}$ læster læa lastefærdig den 1ste januar 1901.

Exporten har været, som følger:

I aaret 1900 49 650 $\frac{1}{2}$ læster til udlandet, 11 138 læster til indlandet, tilsammen 60 788 $\frac{1}{2}$ læster à 2 $\frac{1}{8}$ engelske tons, eller 129 176 engelske tons mod i aaret 1899 83 980 læster til udlandet 11 045 $\frac{1}{4}$ læster til indlandet, tilsammen 95 025 $\frac{1}{4}$ læster.

Forbruget i aaret 1900 udviser saaledes en formindskelse af 34 329 $\frac{1}{2}$ læster til udlandet samt en forøgelse af 92 $\frac{3}{4}$ læster til indlandet eller en totalformindskelse af 34 236 $\frac{3}{4}$ læster.

Til Sverige exporteredes: I aaret 1900 95 læster, i aaret 1899 intet.

Til Norge exporteredes: I aaret 1900 910 $\frac{1}{2}$ læster, i aaret 1899 intet.

Salthøsten i aaret 1900 var af god kvalitet og foregik under gunstige veirforholde, ihvorvel den i kvantitativ henseende er under et middelsaars, hvilket beror paa, at man paa grund af det store lager ikke vilde forcere tilvirkningen.

Saltproducenterne udgjør i Cadiz et syndikat, som sælger til en af dem bestemt pris og godtgjør en kommission til exportørerne for deres arbeide og omkostninger.

Den pris af pesetas 24 pr. læst, som havde været raadende lige siden august 1892, nedsattes den 10de april 1901 til pesetas 21 $\frac{1}{2}$ pr. læst, hvilken nedsættelse, i forening med pesetaens lave værdi og saltets udmærkede kvalitet, exportørerne haaber skal kraftig bidrage til en øgning i exporten, som i den senere tid er gaaet ned paa grund af de lavere priser, som holdes i Portugal og Italien.

Cadiz er en meget vigtig havn for salt, og dets kvalitet har altid været anseet at være af bedste sort og meget vel skikket for saltning af klipfisk i Norge og Newfoundland og for saltning af kjød (tasajo) paa La Platafloden.

Her indskibes ikke nyt salt, ikke blot af hensyn til den smeltning, det er udsat for, men ogsaa for at bevare dets gode navn.

Opsamlingen finder sted fra juni til oktober, og oplægges salt i pyramideformige hauge i fri luft samt renses om vinteren af regnet, hvilket borttager det magnesiassulfat, det indeholder, og det betragtes efter et aar som gammelt salt og er da tørt og rent.

Kvaliteten er saadan, at klipfisken bliver lindt saltet, uden at den brændes og følgelig heller ikke bliver mørk af farve.

Den 3dje mai d. a. tilsendte konsulatet paa begjæring Bergens museums naturhistoriske afdeling forskellige prøver af salt tagne direkte fra salthaugene i adskilte saliner, bestemte for mykalogisk analyse.

Olivenolje. Af denne artikel exporteredes fra Cadiz i aaret 1900 3 683 086 kg., deraf 2 528 253 kg. til Cuba, i aaret 1899 3 220 718 kg.

Sevilla. I aaret 1900 2 420 667 kg., deraf 2 038 906 til England, i aaret 1899 3 157 603 kg.

Oliven. Af denne artikel exporteredes fra Cadiz i aaret 1900 2 730 629 kg., deraf 1 123 622 kg. til Cuba, i aaret 1899 2 064 144 kg.

Sevilla. I aaret 1900 1 365 003 kg., deraf 1 238 655 kg. til England, i aaret 1899 2 448 592 kg.

Malm fra Huelva.

Exporten har været i aaret 1900 39 780 tons jernpyrit til England, 79 314 tons do. til Frankrige, 1 430 tons do. til Tyskland, 9 387 tons til Belgien, 166 087 tons til de Forenede Stater, 35 816 tons til Holland, 1 740 tons til Rusland; tilsammen 333 554 tons mod i aaret 1899 96 097 tons.

I aaret 1900 533 525 tons kobbermalm til England, 11 772 tons til Frankrige, 91 162 tons til Tyskland, 13 483 tons til Belgien, 9 165 tons til Italien, 149 837 tons til de Forenede Stater, 195 631 tons til Holland; tilsammen 1 004 575 tons mod i aaret 1899 1 113 138 tons.

I aaret 1900 27 587 tons precipiteret kobber til England, 637 tons do. til Frankrige, 295 tons do. til Belgien, 158 tons do. til Italien, 65 tons do. til Portugal; tilsammen 28 742 tons do. mod i aaret 1899 28 463 tons do.

I aaret 1900 19 555 tons røstet kobbermalm til England mod i aaret 1899 14 838 tons do.

I aaret 1900 2 630 tons manganmalm til Frankrige, 128 003 tons do. til Belgien; tilsammen 130 633 tons do. mod i aaret 1899 165 301 tons do.

I aaret 1900 129 tons kobbersulfat til England, 1 919 tons do. til Frankrige, 225 tons do. til Italien, 267 tons til Portugal; tilsammen 2 540 tons do. mod i aaret 1899 3 054 tons do.

I aaret 1900 205 tons kviksølv til England, mod i aaret 1899 820 tons do.

I aaret 1900 525 tons sølvholdigt bly til England, mod i aaret 1899 195 tons do.

I aaret 1900 18 071 tons kobberpyrit til Italien mod i aaret 1899 138 407 tons do.

Kurserne har i aaret varieret, som følger:

Paa London	a/v. pesetas	31.35 à 33.70	pr. £ 1. 0. 0
„ Paris	„	124.40 à 134.40	„ fr. 100.00

mod i det foregaaende aar:

Paa London	a/v. pesetas	29.23 à 34.00	pr. £ 1. 0. 0
„ Paris	„	117.00 à 134.60	„ fr. 100.00

Karantæne. Lazaretterne for obligatorisk karantæne er i Spanien fremdeles følgende:

San Simon	i Vigo,
Sta. Maria de Oza	i Coruña,
Pedrosa	i Santander,
Mahon	i Mahon.

Foruden tilfældige karantæneforordninger gjælder permanent karantæne for fartøier kommende fra samtlige havne ved den Mexikanske Bugt, La Guayra,

Costa Firme og Antillerne — for gulfeber — naar de afgaar derfra mellem 1ste mai og 30te september, men for den øvrige del af aaret er de fritagne.

Konsulatet har i embedsanliggender modtaget 391 og expederet 331 skrivelser.

Certifikater, legaliseringer og notarielle forretninger har været 67 i tallet.

Ved konsulatet foretoges følgende paa- og afmønstringer:

Med s v e n s k e fartøier paamønstredes 2 udlændinge.

Med n o r s k e fartøier paamønstredes 1 udlænding.

Ingen rømninger anmeldtes i aaret.

Konsulatet har i aarets løb hjemsendt 3 svenske, 2 norske og 5 udenlandske sømænd.

I havari indkom den norske damper „Jadar“ fra Stavanger.

I konsulatmatrikelen er indskrevet følgende undersøatter:

	I Cadiz.	I Sta Cruz.
Svenske .	. 8	1
Norske .	. 1	—
	-----	-----
Tilsammen	9	1

Konsulatets adresse er Ahumada 7, og holdes aabent fra 9 til 11 form., og 12 midd. til 5 efterm.

Uldmarkederne inden Lübecks generalkonsulatdistrikt.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Lübeck af 5te juli 1901.

Som fælles for de nylig afsluttede uldmarkeder inden distriktet kan bemærkes, at den udbudne varemængde i almindelighed ikke oversteg tilførselen under sidstforløbne aar. Resultatet er for sælgerne alligevel blevet mindre tilfredsstillende, thi endskjønt den kjøbende almenhed, der som vanlig udgjordes af fabrikanter fra Skandinavien saavel som fra adskillige steder i Nord- og Sydtyskland, var ganske talrigt repræsenteret, er dog producenterne efter mere eller mindre ihærdig modstand blevet tvunget til at stille sine fordringer i overensstemmelse med de samtidige konjunkturer paa verdensmarkedet med dets gjennemgaaende lave noteringer.

Saaledes betaltes i Ne u b r a n d e n b u r g, hvor markedet fandt sted

den 11te juni, den udbudte kvantitet andragende til ialt 3 000 ctr. med 106 à 116 mk. for vasket og 46 mk. for uvasket uld, medens sidstforløbne aars priser var 130 à 145 mk. og 64 mk. for samme kvaliteter, alt pr. ctr.

I Wis mar udbødes den 19de samme maaned ligesom paa fjoraarets marked, 7 à 800 ctr. Omsætningen var til en begyndelse ganske træg paa grund af sælgerens utilbøielighed til at være fornøjet med de lave anbud, men efterat de havde indseet nødvendigheden af at føie sig i de raadende forholde, gestaltede markedet sig ganske livligt.

Priserne var:

For vasket fin vare . . .	100 à 110 mk. mod 130 à 140 mk. forrige aar,
„ „ middels fin vare	85 à 90 „ „ 90 à 105 „ „ „
„ uvasket fin „ „	40 mk. samt
„ „ middels fin „	35 à 36 mk., alt pr. ctr.

I L ü b e c k foregik aarets marked den 20de juni, og tilgangen udgjorde 3 000 ctr. mod 4 000 ctr. forrige aar.

Da sælgerne paa grund af modtagen kundskab om de andetsteds faldende noteringer allerede fra begyndelsen var beredte paa lave priser, skede omsætningen ganske hurtig.

Uld af fineste kvalitet, som forrige aar vilde have betinget 135 à 148 mk. pr. ctr., gik nu ned til blot 105 à 112 mk.

Priserne paa de øvrige kvaliteter var:

For middels fin uld . . .	80 à 90 mk. mod 115 à 127 mk. i aaret 1900
„ grov „ . . .	60 à 75 „ „ 78 à 85 „ - „ „

I G ü s t r o w, hvis uldmarked afholdtes den 22de juni, opgik forraadet, — iberegnet 1 500 ctr. overbleven vare fra foregaaende aar — til ialt 8 000 ctr., hvoraf mere end halvdelen vasket uld.

Noteringerne gestaltede sig saaledes at:

Fin uld betingede	111 mk. pr. ctr. mod 142 mk. i aaret 1900
Halvfin uld „	80 „ —
Lammeuld „	73 „ — „ 100 à 115 mk. —
Uvasket uld „	40 „ — „ 57 mk. —

Aarets sidste marked foregik i R o s t o c k den følgende dag og udmerkede sig ved rask omsætning.

Omtrent samme kvantitet som sidstforløbne aar udbødes, eller 2 500 ctr., hvorfor erlagdes 111 mk. pr. ctr. som middelpriis for vasket vare af fineste kvalitet mod 130 à 140 mk. sidstforløbne aar.

De øvrige priser stillede sig i forhold dertil, idet middelfin vasket uld

betingede 80 og lammeuld 75 mk. pr. ctr. Uvasket uld solgtes i almindelighed til 38 à 45 mk. pr. ctr.

Kjøberne havde indfundet sig talrigt, især fra de skandinaviske lande.

Bombay.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul F. W. Bickel, dateret 13de september 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Bombay fra fremmede lande med ladning 24 dr. 28 104 tons og i ballast 1 dr. 830 tons, samtlige dampskibe. Der afgik til fremmede lande med ladning 15 norske dampskibe dr. 13 619 tons og i ballast 10 norske dampskibe dr. 15 237 tons.

Bruttofragter for ankomne norske skibe rps. 561 350, for afgaaede norske skibe rps. 126 700.

For ordre anløb et norsk dampskib dr. 930 tons. Kun ét svensk skib dr. 685 tons anløb konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter, af norske skibe rps. 1 282. 7. 3, af svenske skibe rps. 35. 9. 6; ialt tilfaldt saaledes konsulen rps. 1 318. 0. 9.

Expeditionsafgifter i norske sager rps. 19, i svenske sager ingen.

Som allerede nævnt i forrige beretning, slog sydvestmonsunen feil i aaret 1899; i byen Bombay for eksempel noteredes saaledes en nedbørsmængde af blot 36 tommer mod en gennemsnitlig aarsnedbør af 78.16 tommer. Da hvert aars handelsforhold for en væsentlig del afhænger af den grøde, der enten voxer under eller saaes umiddelbart efter forrige aars monsun, er det klart, at ingen bedring i de utilfredsstillende forhold, der allerede herskede i anden halvdel af aaret 1899 kunde ventes i det følgende aar.

Bomuld, som er den ledende artikel i Bombay, baade hvad angaar handel og industri, var ogsaa den, der led mest. Totalsummen af den ankomne vare af de forskjellige mærker fra 1ste januar til 31te december 1900 var kun 885 000 baller mod 2 070 000 aaret forud, og antallet af exporterede baller var 427 000 mod 1 075 000 baller i aaret 1899. De lokale spinderier og væverier gjorde naturligvis under disse omstændigheder meget daarlige forretninger; ikke blot havde de at kæmpe med en knap tilgang paa raamateriale, og som følge heraf med høje priser paa bomuld, men paa den anden side var garnmarkederne i Kina, af hvilke vore spinderier hidtil har været næsten ganske afhængige for afsætningen af sin produktion, yderst trykkede hele aaret igjennem. Siden begyndelsen af indeværende aar er udsigterne for spinderiindustrien blevet lidt mindre mørke, men de er fremdeles langt fra at være tilfredsstillende.

De andre vigtigste exportartikler og de kvanta deraf, som exporteredes fra 1ste januar til 31te december 1900, er følgende:

Hvede	. . . intet	tons	mod i 1899	143 000	tons
Linfrø	. . . 41 000	"	" - —	107 000	"
Rapsfrø	. . . 32 000	"	" - —	98 000	"
Sesamfrø	. . . 80 000	"	" - —	81 000	"
Valmuefrø	. . . 23 000	"	" - —	29 000	"
Ricinusfrø	. . . 29 000	"	" - —	44 000	"

Et blik paa disse tal vil vise nedgangen i Bombays handel i forrige aar. I en af vore stapelartikler, hvede, ophørte exporten aldeles. Det er i virkeligheden kun i to grene af exporthandelen, at forretningerne har været livlige, men dette er desværre som følge af og ikke tiltrods for hungersnøden, nemlig i handeleu med skind og ben, væsentlig af dyr, som er sultet ihjæl.

Havnens handel i den indiske regjerings officielle aar, d. v. s. fra 1ste april 1900 til 31te marts 1901 sees af følgende tal:

Export: Varer til en værdi af	rps. 271 677 963
Myntet metal	" 64 607 098
Sum	rps. 336 285 061

Imod i foregaaende aar:

Varer til en værdi af	rps. 302 046 728
Myntet metal	" 74 443 593
Sum	rps. 376 490 321

Import: Varer til en værdi af	rps. 263 405 990
Myntet metal	" 97 614 457
Sum	rps. 361 020 447

Imod i foregaaende aar:

Varer til en værdi af	rps. 262 641 552
Myntet metal	" 146 392 785
Sum	rps. 409 034 337

Hvad importhandelen i det forløbne aar angaar, er hungersnøden og de høje priser i Europa for de fleste fabrikartikler de mest fremherskende træk. Hungersnøden i aaret 1896—97 var et haardt slag for byens handel, men i hine hungersnødens aar led ogsaa andre markeder, thi der var da stor nød i de centrale provinser og i den nordvestlige del af landet, men i forrige aar var nøden meget nærmere Bombay, og det var den næsten totale mishøst i de folkerige og ellers heldigstillede distrikter Guzerat og Kathiawar, som betydelig reducerede Bombays handel i mange artikler. Værdien af de vigtigste importartikler fra fremmede lande fra 1ste april 1900 til 31te marts 1901 anføres nedenfor efter toldvæsenets statistik, og naar man trækker en sammenligning med foregaaende aar, maa man erindre, at ligesom i aaret 1899

repræsenterede den toldpligtige værdi af en stor del af importen i virkeligheden ikke for handelen og konsumenterne gennemsnittet af en tilsvarende kvantitet, idet priserne paa de fleste varer var højere end i mange aar tilbage.

Indførsel.

Raa bomuld	rps.	6 682 885	Jernbanemateriel	rps.	4 814 392
Traad og garn	"	4 020 205	Tømmer	"	1 764 262
Manufakturvarer af			Olje	"	13 113 009
bomuld	"	67 205 427	Kornvarer	"	8 013 368
Do. af uld	"	7 251 415	Sukker	"	25 822 775
Raa silke	"	8 539 241	Farve- og garvestoffe	"	4 917 703
Manufakturvarer af			Glas og glasvarer	"	3 361 004
silke	"	9 948 421	Isenkramvarer	"	6 009 590
Metaller	"	18 437 982	Fyrstikker	"	1 318 835
Maskiner	"	7 223 304	Papir	"	2 338 363

Medens der ikke var nogen slags export til Sverige eller Norge, var importen fra Sverige omtrent den samme som i foregaaende aar, og importen fra Norge viste en forøgelse af mere end 30 pct., hvilket efter omstændighederne er særdeles tilfredsstillende. I det hele taget synes dog den direkte handel med Norge og Sverige ikke at ville kunne udvikle sig i nogen særlig grad. Totalimporten fra Sverige og Norge opgik til en værdi af rps. 766 605 og omfattede følgende artikler:

	Fra Sverige.	Fra Norge.
Knive og værktøi	rps. 3 900	rps. —
Fyrstikker	" 257 570	" 174 700
Jern	" 46 754	" 119 811
Staal	" 59 096	" —
Zink	" 549	" 1 700
Papir og pap	" 28 130	" 3 700
Materiale til papirfabrikation	" —	" 8 171
Tømmer	" 26 934	" 26 826
Diverse	" 8 759	" 5
	Rps. 431 692	Rps. 334 913

Fyrstikimporten har i de sidste 3 aar fordelt sig paa efternævnte lande som følger:

	1898—1899.	1899—1900.	1900—1901.
Storbritannien	rps. 4 981	rps. 7 046	rps. 3 823
Tyskland	" 71 783	" 93 096	" 41 701
Norge	" 108 566	" 108 346	" 174 700
Sverige	" 259 405	" 198 508	" 257 570
Japan	" 736 828	" 741 044	" 821 169
Andre lande	" 9 548	" 10 994	" 19 872
	Rps. 1 191 111	Rps. 1 159 034	Rps. 1 318 835

Paa grund af den store indførsel af fyrstikker i forrige aar er lagrene hersteds fulde.

Opgave over skibsfarten i Bombays havn i det aar, der ender 31te marts 1901.

Ankomne fra fremmede lande: Seilskibe . . .	264 dr.	30 506 tons
Dampskibe . . .	540 „	1 130 740 „
Sum	804 dr.	1 161 246 tons

Afgaaede til fremmede lande: Seilskibe . . .	287 dr.	31 535 tons
Dampskibe . . .	382 „	843 697 „
Sum	669 dr.	875 232 tons

Kystfart:

Ankomne: Seilskibe . . .	44 206 dr.	688 720 tons
Dampskibe . . .	1 454 „	1 385 424 „
Sum	45 660 dr.	2 074 144 tons

Afgaaede: Seilskibe . . .	33 184 dr.	617 257 tons
Dampskibe . . .	1 550 „	1 606 072 „
Sum	34 734 dr.	2 223 329 tons

Af svenske skibe ankom som nævnt kun ét dr. 685 tons og af norske 26 dampskibe dr. 29 864 tons. Næsten alle disse dampskibe kom enten med kul fra Calcutta eller tømmer fra Burmah og Siam og vendte tilbage enten i ballast eller med stenladninger, som udskibes fra Bombay til Burmah i bygningsøiemed.

Fragtraterne fra Bombay til europæiske havne begyndte med fra 16 til 17 sh. pr. ton, gik saa op i de første par maaneder af aaret til 20 sh. og endog 22 sh. 6 d og gik saa gradvis ned som en naturlig følge af den ringe exporthandel her i havnen, indtil de i slutningen af kalenderaaret stod i 13—14 sh. pr. ton.

Kursen holdt sig fast hele aaret igjennem; den høieste rate for banktelegramanvisninger paa London var 1 sh. $4\frac{3}{16}$ d og den laveste 1 sh. $3\frac{7}{8}$ d, en maximumsfluktuation af 2 pct.

Pengemarkedet var i det hele taget let, da forretningslivets behov af de ovenfor forklarede gunde maatte være indskrænket; bankdiskontoen for laan mod sikkerhed i første klasses depositum stod tidlig paa aaret i 7 og en kort tid endog i 8 og 9 pct.; senere gik den ned til 4 og 3 pct., men sluttede atter med 7 pct. p. a.

Victoria B. C.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Thomas R. Smith.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til hovedstationen med ladning 1 dr. 1 576 tons og i ballast til konsulatdistriktet forøvrigt 7 dr. 13 586 tons, samtlig dampskibe. Der afgik i ballast fra hovedstationen 1 norsk dampskib dr. 1 576 tons og med ladning fra konsulatdistriktet forøvrigt 7 norske dampskibe dr. 13 586 tons.

Bruttofragter for afgaaede norske skibe kr. 3 324 973.00.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 399.00, ved vicekonsulstationerne kr. 213.00, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 106.00. Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 33.00.

I aaret 1900 var tonnage af alle slags gjenstand for en usedvanlig stor efterspørgsel, hvilket væsentlig skyldtes det store antal skibe, der befragtedes af den britiske regjering af hensyn til krigen i Sydafrika; udbyttet af laksefisket her i provinsen var imidlertid det daarligste, man kjender til; ellers vilde ulempen ved mangelen paa tonnage have gjort sig langt mere merkbar, end tilfældet i virkeligheden var, og fragtraterne vilde have gaaet endnu høiere op. Saaledes som forholdet var, gik fragten til Storbritannien for laks ikke under 40 sh., og i enkelte tilfælde betaltes endog op til 45 sh. for velindrettede skibe. Tømmer var livlig efterspurgt hele aaret igjennem til tilfredsstillende priser, men knapheden paa tonnage havde en sterkt hemmende indflydelse paa handelsoperationerne i denne vigtige næringsvei.

Gruberne i britisk Columbia bærer fremdeles vidnesbyrd om, at provinsen har stor betydning for produktionen af saavel ædle som uædle metaller; store mængder af anthracitkul udskibes fra de nye gruber i Crows' Nest Pass og mange guld-, sølv- og kobbergrubefelter er optaget til drift med gode udsigter til gunstige resultater, hvad udbyttet angaar.

Fangsten af sæl i forrige aar var, skjønt forholdsvis liden, dog tilfredsstillende, hvad angaar de paa de europæiske markeder opnaaede priser for skindene.

Forretningslivets tilstand i provinsen i det forløbne aar var i det hele taget god.

St. Helena.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul W. J. Williams.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til St. Helena med ladning (kul) 1 dr. 368 tons; fartøiet afgik i ballast. For proviant etc. anløb 22 norske skibe dr. 17 377 tons.

Af svenske skibe anløb for proviant etc. 3 dr. 3 042 tons.

Erlagte konsulatavgifter af det norske skib £ 1. 5. 9, af svenske skibe intet; expeditionsavgifter ingen.

Importen viser ogsaa i aaret 1900 en forøgelse, hvorimod der er en ubetydelig formindskelse i exporten.

Importen udgjorde i aaret 1900:		Exporten udgjorde i aaret 1900:	
Fra England	13 255 tons	Til England	27 tons
„ Kap	489 „	og myntet metal	
„ Australien	437 „	„ Kap	333 „
„ Mauritius	10 „		
Tilsammen	14 191 tons	Tilsammen	360 tons
Værdi	£ 168 282. 0. 0	Værdi	£ 4 215. 0. 0

Antallet af skibe, der tilstedtes officiel praktika var i aaret 1900 meget større end i tidligere aar, nemlig ialt 212. Af samme var: krigs- og transportskibe: 8 britiske, 1 hollandsk; dampskibe: 92 britiske, 1 dansk, 1 norsk; yachts: 6 britiske; seilskibe 54 britiske, 7 amerikanske, 22 norske, 3 franske, 3 russiske, 3 danske, 3 italienske, 3 tyske, 3 hollandske, 3 svenske.

Indhold: **Bombay** s. 763. — **Cadiz** s. 753. — **Shanghai** s. 733. — **St. Helena** s. 767. — **Tunis** s. 721. — **Uldmarkederne inden Lübecks generalkonsulatdistrikt** s. 761. — **Victoria B. C.** s. 767.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
No. 17. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og søfart. 1901

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

Berlin.

Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsulatet.

Almindelig oversigt.

Helt siden aaret 1895 har man inden den tyske industri kunnet konstatere en stadig stigende opblomstring. Efter vel fem aar har dog dette opsving omtrent ved midten af aaret 1900 stanset og en tilbagegang gjort sig merkbar, om hvis rækkevidde og langvarighed man endnu ikke med bestemthed kan udtale sig. Fabrikvirksomheden har dog fortsat uafbrudt, idet man allerede ved det nye aars indtræden kunde forsyne sig med rigelige og gode bestillinger.

Med stor sikkerhed kan man dog inden den seneste tids økonomiske udvikling spore flere af de drag, som fra gammel tid af pleier at være kjendetegnet paa en omskiftning fra gode til daarlige aar. I de gode aar, hvis antal denne gang var usedvanlig stort, var produktionen steget i særdeles høi grad, og dens hjælpemidler i form af fabrikbygninger, maskiner og arbejdskraften etc. havde undergaaet en betydelig forøgelse. Man havde, kort sagt, indrettet sig paa stor fod. Saa meget mere følbart maatte det blive, naar forbruget ikke magtede at følge produktionen, men blev mere og mere efter. En afsætning, som for nogle aar siden kunde betegnes som glimrende, maatte nu vise sig utilfredsstillende for den forøgede produktion. Men denne stagnation fremkaldte industrien, især storindustrien, selv ved stadig at forhøje priserne paa raastoffe og halvfabrikater. For den færdige vare kunde man ikke af forbrugerne erholde modsvarende højere priser, uden at konsumtionen formindskedes.

Jo mere overspekulationen søger at udvide sig, desto haardere drages den tilbage af et visselig tøjeligt, men alligevel sikkert baand i form af kapitalens fordyrelse. En øget omsætning saavel som forhøjede priser fordrer en større rørlig kapital, end nationalformuen i almindelighed formaar at stille til raadighed, og som følge deraf bliver anskaffelsen af samme vanskeligere. Ikke heller dette symptom savnede man hos den periode, som her omtales. Det behøver blot at paapeges, at den tyske rigsbanksdiskonto ved slutningen af aaret 1899 steg lige til 7 pct. Vistnok sank denne diskontosats snart igjen, men holdt sig dog temmelig høi. I gennemsnit beløb den sig i det forgangne aar til 5.35 pct. og oversteg den for aaret 1899, der udgjorde 5.03 pct.

Tysklands vareomsætning med udlandet.

Ogsaa i aaret 1900 fremtraadte klart de gunstige følger af den tyske handelspolitik. Fra og med aaret 1895, da de nye handelstraktater afsluttedes, viser der sig saavel i ind- som udførselen en stadig øgning, hvilket fremgaar af følgende korte, approximative oversigt over Tysklands vareomsætning med udlandet i aaret 1900, sammenlignet med aaret 1899:

Indførsel.

Aar.	Decitons.	Værdi i mark.
1900	459 261 587	5 833 312 000
1899	446 522 882	5 783 628 000
Øgning i aaret 1900	12 738 705	49 684 000

Udførsel.

1900	326 824 091	4 555 291 000
1899	304 032 263	4 368 409 000
Øgning i aaret 1900	22 791 828	186 882 000

Heraf fremgaar ogsaa, at værdien af udførselen øgedes betydelig mere end værdien af indførselen. Blandt de lande, som har drevet den største export paa Tyskland, merkes især:

(I 1 000 mark).

Nordamerikas Forenede Stater .	med 1 020 764 i 1900	mod 907 232 i 1899
Storbritannien	” 840 661 - —	” 777 056 - —
Østerrige-Ungarn	” 724 332 - —	” 730 364 - —
Rusland	” 716 535 - —	” 701 654 - —

Blandt de lande, som har importeret mest fra Tyskland, merkes især:

(I 1 000 mark).

Storbritannien	med 912 219 i 1900	mod 851 642 i 1899
Østerrige-Ungarn	” 510 730 - —	” 466 010 - —
De Forenede Stater	” 439 653 - —	” 377 563 - —
Nederlandene	” 395 868 - —	” 327 711 - —

Tysklands indførsel fra Belgien, Danmark, Italien, Norge, Østerrige, Finland og Schweiz har i aaret 1900 aftaget, medens indførselen fra Frankrige, Storbritannien, Nederlandene, Portugal, Rumænien, Rusland, Sverige, Spanien og Tyrkiet m. fl. har tiltaget.

Tysklands indførsel fra Sverige og Norge i aarene
1899—1900.

(I decitons (= 100 kg.), saafremt ikke andet opgives).

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Affald:				
Kunstig guano	—	—	22 856	30 799
Klid	—	—	97 174	143 306
Bly og blyvarer	7 252	—	—	—
Droger, farver og apothekervarer:				
Fyrstikker	1 479	1 378	—	—
Blæk og blækpulver	387	—	—	—
Kalciumkarbid	15 154	6 416	13 157	9 884
Is	—	—	55 626	145 711
Jod	—	—	186	192
Svovelsur natron	—	—	7 900	6 495
Kridt, slemmet	29 782	29 325	—	—
Jern og Jernvarer:				
Rujern	116 430	109 402	—	—
Jern i stænger etc., plogjern og jern til hjulringe	191 563	176 100	—	—
Billets, raaskinner, støbejern .	15 924	7 587	—	—
Jerntraad, raa	48 366	45 105	—	—
Rør, valsede og trukne, af smedejern, raa	30 959	26 755	—	—
Jordarter, malme, ædle metaller, asbest etc.:				
Ildfast lere	168 394	174 094	135 491	116 109
Jernmalm	14 375 554	14 767 428	—	—
Slag af malm	159 601	169 235	—	—
Zinkmalm	91 441	86 343	—	—
Guld- og sølvaffald	693	—	—	—
Bær, spise-				
Tyttebær etc.	60 487	33 040	—	—
Tagl og hestehaar	398	415	—	—
Huder og skind:				
Kalveskind, kalkede og tørre	4 586	5 285	2 081	2 144
Oksehuder, saltede og usaltede	7 849	6 397	—	—

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Sæl- og sjøhundsskind	—	—	26	114
Gjedeskind, raa	—	—	396	518
Huder og skind for pelsberedning	131	137	84	96
Træ og andre skjærbare stoffe samt varer deraf:				
Affald af animalske, vegetabilske skjærbare stoffe, ikke høvl- og sagspaan	11 485	14 967	—	—
Horn, hover og ben	1 474	—	—	—
Hvalfiskbarder	—	—	212	658
Finhvalbarder	—	—	357	106
Bygnings- og snedkervirke, raat eller blot bearbejdet paa tværs med økse eller sag	—	—	42 763	50 328
Bygnings- og snedkervirke, hugget efter længden etc., hjulnav, hjulfølge, hjuleger	483 339	526 315	—	—
Tøndestav, ikke af eg, ufarvet	32 651	46 223	—	—
Bygnings- og snedkervirke, saget, kanthugget etc.	4 773 256	4 718 593	427 513	467 100
Snedker-, dreier- og hjulmagerarbejder, grove, raa	115 073	109 373	6 623	3 555
Maskiner:				
Fortrinsvis af støbejern	—	3 438	—	1 909
Landbrugsmaskiner	1 692	—	—	—
Andre maskiner for industrielle øiemed	2 255	—	1 314	—
Flodbaade uden motorer	—	—	—	st. 3
Kautschuk og gutta-perka	3 833	1 999	616	591
Kobber og kobbervarer:				
Kobbervarer og galanterivarer	—	—	—	106
Kobber, raat	1 608	2 158	—	—
Messing og tambak	—	—	1 643	2 955
Kjød	—	—	28	—
Ferskvandsfisk, levende	1 828	940	—	—
Do., død	—	—	951	—
Saltvandsfisk, fersk, sild	18 035	176 024	22 310	16 602
Do., andre slags	6 062	7 509	11 377	6 451
Stokfisk	—	—	5 808	6 586

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Fisk, tillavet med eddike, olje og krydderier paa tønnder og kar	—	—	2 629	2 716
Sild, saltet i tønnder	11 936	27 354	119 714	175 817
Sild, saltet, ikke pakket paa forretningsmæssig maade	—	—	—	2 391
Sild, saltet, bestemt til gjødning	—	—	1 237	1 676
Hummer	—	—	1 918	1 787

Fiske- og sælfedt, tran
og hvalfedt

— 91 454 82 094

Pap og papirvarer:

Træmasse, sleben	31 493	31 634	24 740	7 935
Cellulose etc.	60 244	55 549	21 858	11 992
Indpakkingspapir, ikke halm- papir, usatineret	568	145	—	—
Do., satineret	12 128	8 801	2 542	—
Trækpapir	996	1 039	—	—

Sten og stenvarer:

Sleбен marmor	—	—	—	497
Do. raa, i blokke	140 440	176 033	—	—
Andre sorter, raa	330 103	318 357	—	—
Bygningsten, huggen	279 627	215 920	—	—
Gadesten, huggen	4 110 541	3 612 237	198 555	277 025
Sten i sagede blokke	11 978	3 735	21 399	—
Stenhuggeriarbejder, grove, uslebne	129 517	118 639	27 629	59 430

Lervarer:

Mursten, tagsten	128 797	127 578	—	—
Sten, ildfast, uglaseret	52 491	57 064	—	—
Lerrør, glaserede	13 331	8 738	—	—

Tysklands udførsel til Sverige og Norge i aarene
1899—1900.

(I decitons (= 100 kg.), saafremt ikke andet opgives).

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Bomuld og bomuldsvarer:				
Bomuld, raa	4 664	2 938	—	—
Bomuldsgarn, entraadet, indtil no. 17	525	—	—	—

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Bomuldsgarn, entraadet, over no. 17 indtil no. 45	324	—	—	—
Bomuldsgarn, entraadet, over no. 45 indtil no. 60	—	44	—	—
Bomuldsgarn, tottraadet indtil no. 17	71	—	—	—
Bomuldsgarn, en- og tottraadet, bleget eller farvet indtil no. 17	—	1 647	—	—
Do. over no. 17 indtil no. 45	592	740	602	469
Bomuldsgarn, tre- og flertraa- det	473	503	—	—
Bomuldsgarn, tottraadet, flere gange tvundet	882	996	385	—
Bomuldstøier, tætte, ublegede .	—	554	—	—
Do., tætte, blegede, ogsaa ap- preterede	1 281	807	626	631
Bomuldstøier, tætte, farvede, trykte	2 684	3 364	2 044	2 538
Possementvarer og knapper .	427	434	357	379
Trikotvarer (ikke handsker) .	—	200	223	213
Andre utætte tøjier, blegede, farvede, trykte	203	209	285	242
Snipper	78	69	—	—
Broderier	121	130	92	117
Bly og blyvarer:				
Bly, valset, vinduesbly	4 255	4 711	—	—
Bogtrykkertyper	813	990	430	764
Blyvarer, finere	1 575	4 378	1 292	2 289
Børstenbindervarer:				
Grove	265	—	236	311
Fine	—	—	—	158
Droger, farver og apo- thekervarer:				
Lakferniss	864	855	1 064	1 085
Kaliumoxydhydrat	33 533	18 807	—	3 772
Lim, limgelé	—	3 328	—	1 509
Soda, kalcineret	76 335	49 373	9 710	7 737
Potaske	8 047	7 308	3 487	4 868
Soda, krystaliseret	867	3 194	—	—
Anilin og andre lignende farve- stoffer	5 095	5 295	1 126	1 139
Blyhvidt	3 104	—	—	—
Klorkalium	20 702	24 284	—	—
Quebrachotræextrakt	3 658	2 719	2 299	3 018
Glycerin, renset	—	—	595	1 171

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Indigo	383	276	—	—
Benkul	—	2 406	—	—
Benmel	51 782	38 411	—	—
Natron	—	685	—	—
Kalialpeter	31 454	23 701	—	—
Saltsyre	18 059	21 753	—	—
Svovlsyre	19 204	—	—	—
Superfosfat	68 094	77 694	—	—
Terpentin og andre harpiksoljer	2 417	2 769	—	—
Zinkhvidt, zinkstøv, zinkaske .	10 201	7 376	7 037	5 228

Jern og jernvarer:

Hjørne- og vinkeljern	121 363	97 726	27 204	42 724
Jernbaneskiner	17 666	12 504	6 684	16 184
Smedejern i stænger etc., plogjern og jern for hjulringe	17 631	9 811	12 876	17 561
Plader og blik af smedejern .	19 967	5 929	12 221	15 209
Do., polerede, ferniserede, for- kobrede, slebne	—	—	—	3 543
Jerntraad, raa	11 444	—	26 925	35 227
Do., forkobret, fortinnet, po- leret	—	—	9 053	8 923
Telegraftraad	—	—	3 042	—
Jernbaneakslers, hjuljern, hjul .	31 096	17 071	7 490	7 374
Rør, valsede og trukne af smede- jern, raa	16 554	9 486	5 232	—
Grove jernvarer, slebne og uslebne	—	34 503	—	31 100
Grove jernvarer, ikke slebne, ferniserede, fortinnede . . .	32 246	—	14 196	—
Emaljerede varer	—	—	1 785	—
Slebne, ferniserede, fortinnede varer	5 352	—	6 838	—
Fine jernvarer af støbe- og smedejern	—	4 398	—	5 373
Fine jernvarer af støbejern . .	2 250	—	1 636	—
Varer af smedejern	2 247	—	2 370	—
Symaskiner og dele deraf . . .	862	1 239	1 227	1 451
Velocipeder og velocipeddele af jern	1 467	1 421	275	479

Jordarter, malme etc.:

Stassfurtersalte	562 444	511 110	—	—
Cement	—	—	154 431	209 159
Thomasslag, malet	—	—	34 151	31 012

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Lin og andre vegetabiliske spindestoffe, bomuld undtagen:				
Hamp, ikke aloe- og manilahamp,	9 762	10 548	14 030	13 642
Korn og andre jordbrugsprodukter:				
Hvede	992 410	904 942	24 174	41 462
Rug	337 547	477 873	114 708	164 099
Havre	100 262	17 103	19 085	—
Byg	30 969	—	—	—
Malt af byg og havre	—	—	5 655	10 448
Levende vekster, blomsterløg etc.	3 212	2 701	1 290	1 365
Poteter, ferske	471 161	750 759	40 145	102 632
Kjøkkenhavevekster, ferske . .	—	—	5 675	8 334
Glas og glasvarer:				
Taffel- og speilglas etc., belagt	1 070	1 237	491	684
Do., ikke belagt, slebet, poleret	483	1 206	—	—
Kunstige ædelstene, glas og emaljevarer i forening med andet materiale	864	814	1 001	1 504
Huder og skind:				
Oksehuder, saltede og usaltede	6 944	10 512	4 736	2 958
Do., kalkede og tørre	3 419	5 024	1 759	2 035
Huder og skind for pelsberedning	592	571	100	145
Træ og andre skjærbare stoffe:				
Snedker-, dreier- og hjulmagerarbejder, grove	9 252	6 000	4 012	4 129
Humle	5 614	3 878	1 084	1 354
Instrumenter, maskiner og transportmidler:				
Pianoer og dele deraf	1 649	1 434	1 827	2 413
Lokomobiler, lokomotiver . .	814	1 525	5 937	2 448
Maskiner og maskindele . . .	—	76 485	—	45 230
a. landbrugsmaskiner	932	—	1 210	—
b. bryggeri- og brænderimaskiner	1 921	—	3 166	—
c. kværnmaskiner	1 323	—	6 844	—
d. elektriske maskiner	4 008	—	4 083	—
e. væverimaskiner	5 773	—	—	—
f. dampmaskiner	3 286	—	—	—

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
g. maskiner for træmasse- og papirfabriker	1 677	—	3 315	—
h. værktøismaskiner	3 846	—	—	—
i. andre maskiner for industrielle øiemed	30 420	—	10 480	—
Kautschuk og guttaperka samt varer deraf:				
Kautschukbaand	1 421	1 401	612	597
Varer af haard gummi	667	384	154	168
Klæder 'og undertøi, færdige, ogsaa modevarer:				
Klæder, undertøi og modevarer af silke	48	111	—	71
Do. af halvsilke	71	—	39	—
Klæder og modevarer af bomuld, lærred, uld, undertøi af uld	—	1 022	—	2 004
Klæder af bomuld, lærred og uld	1 316	—	1 792	—
Korsetter	—	—	255	234
Undertøi af bomuld og lærred	978	1 176	562	1 049
Herrehatte af uldfilt	121	155	—	—
Damehatte af filt eller tøjler, garnerede	9 414	14 072	8 941	10 425
Damehatte af filt eller tøjler, ugarnerede	34 482	46 690	—	—
Kobber og kobbervarer:				
Kobberlegeringer i stænger og plader	3 204	3 657	1 845	2 391
Kobbertraad	3 548	2 504	1 311	2 300
Traad af kobberlegeringer etc.	910	2 060	578	—
Telegrafkabler etc.	9 032	5 679	2 775	6 637
Knaldhætter	363	—	—	—
Fine varer af kobber	302	—	430	357
Fine varer af messing og andre kobberlegeringer	2 560	2 472	1 362	1 708
Telegrafapparater, telefoner etc.	—	—	213	181
Fine varer af kobber, messing etc., forniklede	793	949	368	485
Kortevarer og galanterivarer etc.:				
Ure, ikke skibsure,	578	872	—	487
Legetøi	1 200	1 227	774	942
Læder og lædervarer:				
Læder, ikke specificeret	1 801	2 253	582	852

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Lakeret og farvet læder, hand- skeskind etc.	1 134	1 912	267	450
Saalelæder	—	—	—	694
Grove lædervarer	733	1 178	230	541
Fine do.	613	1 165	208	1 126
Varer af fin voksdug	—	—	494	577
Sytraad	101	82	314	112
Rebslagervarer	1 138	—	1 105	1 353
Lærredstøjer etc.	1 832	1 983	855	949
Lærredstøjer etc., farvede, ble- gede samt tøj af jute etc., farvede	701	867	—	462
Bøger og kunstsager	3 469	3 237	1 125	1 243
Kolonial-, speceri- og konditorivarer:				
Vin og most paa fad	2 447	2 640	—	—
Mousserende vine	924	837	—	—
Vin, ikke mousserende, paa flasker	2 065	2 019	852	861
Kaffesurrogater, ikke cikori	—	—	2 053	2 065
Sagogryn, sagosurrogat	—	—	742	717
Korn, grovmalet, bælgfrug- ter etc., gryn etc.	—	—	17 699	19 430
Hvedemel	16 602	17 845	55 577	32 923
Rugmel	67 810	78 181	451 406	288 679
Mel af mais, ris og bælg- frugter	—	—	26 055	23 016
Ris, skallet inden landet	9 684	25 273	24 455	26 078
Salt (kogesalt, bjergsalt)	253 056	215 740	—	—
Cigaretter	—	—	89	—
Cigarer	535	494	401	431
Raasukker	63 861	83 034	5 574	—
Topsukker	6 840	6 870	183 445	123 844
Do., andre sorter	—	—	34 683	51 086
Oljer samt fedt:				
Roe- og rapsolje paa fad	—	—	3 445	—
Oljekager	145 992	141 086	50 698	29 598
Pap og papirvarer:				
Asfalt- og tjærepap	9 312	10 764	—	—
Kulørt, guld- og sølvpapir	1 238	1 446	565	518
Skrivpapir	5 245	4 680	1 781	1 698
Trykpapir	—	—	—	4 109
Tapeter etc.	3 588	2 967	3 057	2 811
Papirvarer, ikke specificerede	4 232	3 768	2 674	2 682

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Silke og silkevarer:				
Tøier, duge etc. af silke . . .	172	184	55	97
Baand af halvsilke	248	307	119	118
Tøier, duge etc. af halvsilke	789	979	246	341
Sten og stenvarer:				
Møllestene			9 049	7 171
Stenkul og kokes:				
Kokes	286 216	371 861	125 070	144 146
Stenkul	219 910	261 957	—	—
Halm- og bastvarer:				
Hatte af halm, rør, bast etc., ugarnerede	—	—	131 817	116 029
Do., garnerede	—	—	95 572	75 690
Tjære, beg, harpiks og asfalt:				
Asfalt, harpiks og træcement	39 329	45 025		—
Terpentinharpiks, terpentin- balsam	17 783	9 801		10 813
Lervarer:				
Mursten, vanlig	—	94 667	—	—
Sten, ildfast, uglaseret . . .	29 035	27 750	—	—
Tagsten, glaseret mursten . .	—	—	—	17 742
Lervarer, kulørte, forgyldte, malede etc.	2 256	1 757	5 349	4 574
Porcelæn og porcelænvarer, hvide	1 400	1 494	2 071	2 495
Uld og uldvarer:				
Faareuld, raa, fabrikmæssig tvættet	2 865	2 948	552	510
Kunstuld, uldaffald	10 696	11 748	—	—
Uldgarn, raat, enkelt	2 022	2 991	190	—
Do., dobbelt	2 888	4 265	310	—
Do., bleget eller farvet, enkelt	916	1 063	546	552
Do., dobbelt	1 767	1 312	231	191
Do., tre- eller flertvundet . .	1 156	1 470	597	675
Filte og matter af nøde- haar, farvede, utrykte filte af uld, matter af uldfilt . .	613	637	240	291
Matter, vævede	799	725	352	348
Trikotvarer, utrykte	389	441	685	665
Klædes- og tøivarer, utrykte	10 590	12 220	6 804	9 239
Plysch	361	409	230	259

	Sverige.		Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Zink og zinkvarer:				
Zink, raa	11 021	9 612	—	—
Zink, strukket og valset . . .	8 857	8 785	4 566	5 867

Toldfrit skibsbygningsmateriel.

Ifølge toldtarifen af 15de juli 1879 skal materialier, som anvendes til bygning, reparation eller udrustning af fartøier, være befriede fra indførsels-told. Blandt varer, som importeres for saadant siemed, kan merkes: plader af smedejern, hjørne- og vinkeljern, ankere og kjettinger, saget bygningstømmer og snedkervirke, kanthugget virke etc., maskiner af støbe- og smedejern, damp-kjedler etc.

Handelen med korn, raaprodukter etc.

Af særskilt betydning for kornhandelen i Berlin under det forgangne aar var fremfor alt sammes reorganisation gennem gjenoprettelsen af den saakaldte „Produkten Börse“.

Hvede. De sammenlignelsesvis lave hvedepriser hersteds beroede dels paa den i Tyskland stadig tiltagende avling af engelsk hvede og dels paa den ved børsloven indskrænkede kornhandel.

Priserne i Berlin holdt sig temmelig konstant til omtrent 150 mark og antog blot tilfældigvis i mai og juni en stigende tendens, saa at prompt leveret vare betaltes med lige til 165 mark.

Rug. Forretningerne i rug var fra tid til anden ret livlige. Prisen udgjorde i aarets første maaneder omtrent 140 mark, men steg betydelig i mai og juni, især paa grund af klager over udsæden i de fornemste produktions-provinser.

Havre. Høsten i aaret 1900 udgjorde i det tyske rige 7 091 930 tons mod 6 882 687 tons i aaret 1899 og lod, hvad kvaliteten betræffer, meget tilbage at ønske. For at fylde behovet maatte man importere udenlandsk, hovedsagelig russisk havre. Importen var saavel under sommeren som langt ud paa høsten ganske stor.

Den udgjorde i aarene:

1900	462 351 tons
1899	259 147 „
1898	456 201 „

Bryggeribyg. I de første maaneder af regnskabsaaret var konjunkt-

turerne for bygmarkedet temmelig ugunstige, saa at schlesisk byg solgtes til 152—164 og Oderbruchbyg til 152—159 mark. I slutningen af august og begyndelsen af september betaltes for mährisk byg 195 til 205 mark, for schlesisk byg 170—185 mark og for Oderbruchbyg 160—175 mark. Siden sank priserne noget.

Halm og hø. Tilførselen var fra og med andet kvartal usedvanlig knap og priserne høje paa grund af ugunstigt veir og høst.

Mølleindustrien. Inden denne industri gestaltede forretningerne sig endnu ugunstigere end i aaret 1899. Afsætningen i fodermel og klid var ikke saa regelmæssig som i det næst foregaaende aar.

Poteter. Aarets høst betegnes som en i kvalitativ henseende enestaaende god. Ogsaa hvad kvantiteten betræffer, havde man i almindelighed grund til at være fornøjet.

Sprit. Som følge af den gode høst begyndte spritsæsonen med stor livlighed og opviste i aarets tre sidste maaneder zifre, som siden brændevinskatteloven af 1887 ikke nogensinde har forekommet. Konsumtionen udgjorde ca. 238 mill. liter.

Konsumtionen af denatureret sprit fra 1ste oktober 1899 til 30te juni 1900 udgjorde 74.8 mill. liter. Exporten udgjorde i sidste sæson 16 mill. liter.

Noteringerne for prima sprit, paritet Berlin, stillede sig i begyndelsen af sæsonen i mk. 47.50, ved slutningen af samme i mk. 52.70 og ved udgangen af december maaned igjen i mark 47.50.

Sukker. Den største indflydelse paa det tyske sukkermarked havde det saakaldte indenrigskartel, som traadte i kraft den 1ste juni og tilsigter at beherske hele det tyske sukkermarked lige til den 1ste august 1904.

Sukkerkartellet udgjøres af to syndikater, det ene bestaaende af raasukkerfabrikerne (dannet aaret 1897), det andet af raffinaderierne (dannet aaret 1898). Disse har i regnskabsaaret enedes om en af raffinaderierne til raasukkerfabrikerne garanteret minimumspris (af mk. 12.75 pr. centner raasukker, Magdeburger notering) for hver inden landet forsolgt centner sukker og om en tilsvarende høiere og lavere pris i forhold til indlandets salgspris for raffineret sukker. Raasukkerproduktionen skal næsten udelukkende tilhøre raasukker-syndikatet.

Angaaende sukkerhøsten, konsumtionen og priserne giver nedenstaaende zifre en summarisk oplysning:

Roe- og rørsukkerhøsten:

	1899—1900.	1900—1901 (beregnet).
Tyskland	1 798 631 tons	1 950 000 tons
Europa	5 518 048 "	5 950 000 "
Amerika a. roesukker . .	72 900 "	86 000 "
b. rørsukker . .	2 727 300 "	3 317 500 "
Verdensproduktion . . .	8 318 248 "	9 353 500 "

Priser i Magdeburg pr. 50 kg.:

	Januar.	Mai.	Septbr.	Decbr.
Basis 88	10.50	12.00	12.00	10.20
Bl. melis	23.00	24.75	28.30	27.35

Smørhandelen. En merkbar knaphed i prima vare gjorde sig næsten hele aaret gjældende. Ikke engang i de sterkeste produktionsmaaneder mai og juni indtraf der nogen stagnation i omsætningen, og noteringerne steg ved denne tid til den usedvanlige pris af 100 mark pr. 50 kg., hvorimod den vanlige notering i disse maaneder ellers udgjør 80 à 85 mark pr. 50 kg. Man maatte importere meget fra udlandet. Ogsaa i margarin og fedt merkedes en øget konsumtion paa grund af arbeidernes forbedrede livsforhold.

Noteringerne for prima smør varierede i aaret 1900 mellem 91 og 115 mark pr. 50 kg.

Ostehandelen. Den ringe melkeproduktion i sommer- og høstmaanederne medførte en ringe osteproduktion. Man ventede meget høje ostepriser, men de billige priser paa frugt, især plommer, havde en saadan indvirkning paa ostekonsumtionen, at priserne var omtrent de samme som 1899.

Kulindustrien.

Priserne paa kul var mængstedes urimelig høje, men paa saadanne steder som Westfalen, ved Saar og i øvre Schlesien, hvor der findes en fast organisation, var de dog meget moderate, især ved bestilling fra første haand. Her steg priserne i de to aar siden høsten 1898 kun med ca. 2.50 à 2.60 mark pr. ton eller i gennemsnit ca. 25 pct., medens i de øvrige tyske stenkulsdistrikter pristigningerne for brunkul og briketter var uforholdsmæssig store og svingede sig op til en højde af 50 à 100, paa en del pladse lige til 200 pct.

Metalmarkedet.

Jernmalm. Betegnende for det tilendebragte aar er den mindskede indførsel af jernmalm, som i aaret 1900 udgjorde 41 077 897 decitons, medens der i aaret 1899 indførtes 41 653 722 decitons.

Sammenligner man Tysklands indførsel af jernmalm i de sidste fem aar, erholdes følgende cifre:

1896 . . .	25 867 055 decitons	1899 . . .	41 653 722 decitons
1897 . . .	31 856 435 „	1900 . . .	41 077 897 „
1898 . . .	35 165 772 „		

og har indførselen saaledes trods den ubetydelige tilbagegang i sidstforløbne aar at opvise en øgning af ikke mindre end 15 210 842 decitons i ovenstaaende femaarsperiode.

Blandt de lande, fra hvilke Tyskland i aaret 1900 importerede størstedelen af sin jernmalm, kan merkes:

Spanien	med 18 485 288 decitons
Sverige	„ 14 375 554 „
Østerrige	„ 2 701 626 „
Algier	„ 1 545 263 „
Belgien	„ 1 521 374 „

Værdien af den til Tyskland indførte jernmalm udgjorde i de tre sidste aar:

1898	54 484 000 mark
1899	70 248 000 „
1900	69 422 000 „

Zinkmalm. Totalimporten af zinkmalm har siden aaret 1898 steget betydelig og opviser i de tre sidste aar følgende cifre:

1900	689 824 decitons til en værdi af 6 933 000 mark
1899	578 801 ——— 5 816 000 „
1898	480 500 ——— 3 604 000 „

Blandt de lande, fra hvilke det største kvantum importeredes, kan merkes:

Østerrige-Ungarn	med 195 865 decitons
Spanien	„ 100 397 „
Sverige	„ 91 441 „
Britisk Australien	„ 88 434 „
Forenede Stater	„ 85 793 „

Jern. Sjelden turde et aar have bragt saa mange feilagtige beregninger som aaret 1900, hvilket begyndte under de mest glimrende auspicer. Disse udsigter byggede man dels paa den usædvanlig livlige virksomhed ved samtlige jernverker og dels paa den hidtil uovertrufne kjøbelyst. De største brug havde ikke næret betænkeligheder ved at indkjøbe raamaterialier for lang tid til betydelig forhøiede priser. Saaledes havde f. ex. det rhinsk-westphalske koks-syndikat drevet igjennem en sammenslagning af leverancekontrakterne for aarene 1900 og 1901 paa grundlag af en forhøiet middelpriis af 17 mark pr. ton, medens indkjøbene for aaret 1900 vare afsluttede til en pris af 14 mark pr. ton. Det amerikanske marked, som mere og mere udvikler sig til en regulator inden verdensmarkedet, havde indtaget en meget fordelagtig stilling, som det bibeholdt indtil begyndelsen af april, da tegn til en mattere stemning pludselig begyndte at vise sig. Snart tiltog disse urovækkende underretninger fra den anden side af Oceanet og fremkaldte en vis panik paa børsen, hvilket havde til følge, at allerede i slutningen af april en stagnation i forretningerne indtraadte. Priserne sank først langsomt, men fra og med oktober faldt de med saadan hastighed, at noteringerne ved slutningen af aaret stod 40 pct. lavere end ved aarets begyndelse.

Rujernsimporten, som i Tyskland i mange aar havde været høist betydelig,

har siden aaret 1898 næsten fordoblet sig. Den udgjorde i det forløbne aar 7 267 119 decitons til en værdi af 47 382 000 mark mod 6 126 518 decitons i 1899 til en værdi af 39 935 000 mark og 3 845 607 decitons i 1898 til en værdi af 19 616 000 mark. Det land, som exporterede mest til Tyskland, var Storbritannien med 6 701 911 decitons; dernæst kom Nordamerikas Forenede Stater med 309 006 decitons og Sverige med 116 430 decitons.

Importen af smedjern i stænger og jern til hjulringe og plogjern har i den sidste treaarsperiode steget med næsten 50 pct. Mer end den halve aarsimport af denne vare skriver sig fra Sverige med ikke mindre end 191 563 decitons; dernæst kom Østerrige-Ungarn med 105 832 decitons.

Totalimporten af billets (smeltestykker), raaskinner og støbejern, som i aaret 1899 var sunket, steg under det forgangne aar med over 100 pct. Ogsaa af denne vare leverede Sverige mest, eller 15 924 decitons.

Af raa jerntraad importeredes ubetydelig mere end i 1899. Totalimporten udgjorde i aaret 1900 73 884 decitons til en værdi af 2 457 000 mark mod 72 137 decitons i aaret 1899 til en værdi af 2 399 000 mark og 61 255 decitons i aaret 1898 til en værdi af 1 711 000 mark.

Næsten to trediedele af aarets import kom fra Sverige, nemlig 48 366 decitons. Aarets import af raa, valsede og dragne rør af smedjern var, som det fremgaar af nedenstaaende opstilling, betydelig mindre end importen i aaret 1899:

1900	202 622 decitons til en værdi af	4 458 000 mark
1899	222 989	— " — 4 906 000 "
1898	128 254	— " — 2 309 000 "

Importen fra Sverige udgjorde i aaret 1900 30 959 decitons.

Jernbjælker af smedjern. Denne vare var, hvad Berlin betræffer, paa grund af den mindskede bygningsvirksomhed mindre efterspurgt end i det foregaaende aar.

Prisen for levering fra lager begyndte med ca. mk. 18.00 pr. 100 kg., men sank derefter successivt til den 21de august til mk. 16.00. Sidstnævnte datum steg prisen til mk. 17.00, hvilken pris siden var gjældende til den 15de december, da samme atter sank til mk. 16.00.

Skrabjern. Ikke i noget af de foregaaende aar har vel markedet i skrabjern kunnet opvise saadanne betydelige prisvekslinger som det forløbne.

Affald af smedjern kostede ved slutningen af første kvartal mk. 110.00 pr. 1 000 kg., frit paa konsumtionsstedet, og sank i pris i andet kvartal til mk. 85.00. Ved slutningen af aaret udgjorde prisen mk. 55.00, frit paa konsumtionsstedet.

Staal. Markedet var i første halvdel af aaret meget livligt i lighed med den store omsætning paa alle industriens omraader. Under anden halvdel af

aaret aftog den gode sysselsættelse for maskinfabrikerne, og efterspørgselen paa staal mindskede mere og mere mod aarets slutning.

Tin. Markedet var indtil i september ganske livligt, hvorimod konsumtionen under sidste kvartal betydelig formindskedes. Tin var under aaret underkastet store prisforandringer. Ofte kunde priserne paa grund af de vidtstrakte spekulationer paa Londonerbørsen veksle mellem 10 og 20 mrk. pr. 100 kg. fra den ene dag til den anden.

Paa Berlinermarkedet var prisnoteringerne i det hovedsagelige følgende:

	Pr. 100 kg.
I begyndelsen af aaret	230 mrk.
- — - marts (maximum)	310 „
- mai	275 „
- juni	300 „
- medio december	245 „
- slutningen af december	265 „

Varen er stadig beroende af Londoner spekulationen, og priserne er næsten uberegnelige.

Kobber. Under første halvår kunde markedet glæde sig ved en stigende konsumtion. Derimod var forretningerne under andet halvår i stadigt aftagende.

Priserne i Berlin holdt sig inden følgende grænser:

For 100 kg. i begyndelsen af aaret	mrk. 148	} Alt efter kvaliteten.
i marts	„ 165—170	
i juli	„ 150—148	
i september til december	„ 150—156	

Bly. Efterspørgselen var næsten under hele aaret ordinær, og fjoraarets stigende tendens kunde med en prisforhøjelse af 10 pct. fra 34 mrk. til 37 à 39 mrk. (alt efter kvaliteten) fortsætte lige til midten af august. Disse forøgede noteringer holdt sig ogsaa under september og oktober. Under de derpaa følgende to maaneder sank prisen noget.

Zink og zinkplader. Under indvirkning af det almindelige opsving steg zinkprisen de to første maaneder noget, og medens prisen i slutningen af fjoraaret for 100 kg. udgjorde 46 til 43 mrk. alt efter kvaliteten, beholdtes nu for 100 kg. 47 til 49 mrk. Men allerede fra og med marts begyndte priserne at synke, og ved aarets slutning udgjorde de 43 til 41 mrk. Berlin turde knapt kunne opvise halvdelen af fjoraarets konsumtion, al den stund hverken galvaniseringsfabrikerne, støberierne eller messingfabrikanterne havde tilstrækkelig og lønnende sysselsættelse, men maatte indskrænke sin virksomhed.

Efterspørgselen efter zinkplader var hele aaret livlig. Priserne steg i begyndelsen af aaret i jævnt forhold med noteringerne for raa zink med 6 mrk. for 100 kg., men medens disse noteringer siden hastig sank, forblev priserne for zinkplader paa den opnaaede høide, takket være det dannede tyske zinkvalseverksyndikat.

Fortinnet jernblik. Efterspørgselen var under hele første halvaar livlig, og forbruget i forhold godt, især ved de større fabriker i Berlin og dets omegn, hvilke arbejder med forfærdigelse af blikemballager, legetøi o. l.

Under andet halvaar gjorde den almindelige tilbagegang paa markedet sig ogsaa merkbar inden blikforretningerne; konsumtionen aftog, og priserne faldt.

Metallindustrien.

Jernstøberier samt fabriker af maskiner og bygningskonstruktioner udmærkede sig i almindelighed under de tre første kvartaler ved stor livlighed. Samtlige verksteder havde kunnet udvide sin fabrikvirksomhed betydelig. Men uagtet de høje metal-, kul- og kokspriser kunde man dog ikke gennemdrive nogen nævneværdig prisstigning for den producerede vare. Fra og med september, paa enkelte steder allerede fra og med juli, kunde man inden de allerfleste brancher spore en formindskelse i de indgaaende bestillinger, en formindskelse, som her og der kom temmelig uventet. Dette havde flere aarsager. Først og fremst de allerede i det foregaaende nævnte ufordelagtige meddelelser om jernproduktionen, jernindustrien og maskinfabrikationen i Nordamerikas Forenede Stater, som følge hvoraf man befrygtede et nær forestaaende prisfald i amerikanske produkter og fabrikater med følgende skarpere konkurrence mellem Amerika og det europæiske marked. Hertil kom ogsaa de dyre pengetider.

De herværende lokomotivværksteder havde endnu at erfare betydelige vanskeligheder paa nogle udenlandske afsætningssteder (Østasien og Rusland), hvor den amerikanske konkurrence gjorde sig alt mere og mere kjendelig. De tyske jernbanestyrelser holdt saa længe som muligt inde med bestillingerne og anskaffede blot, hvad det mest trængende behov krævede.

Motorværkstederne var under det forgangne aar gjenstand for en særdeles livlig interesse. I særlig stor udstrækning har man begyndt at forfærdige spritmotorer.

Den tyske automobilindustri har under det forløbne aar vundet i omfang og betydning, om end afsætningen paa det indenlandske marked tydeligvis ikke har holdt skridt med fabrikatets forbedring.

De større automobilfabriker har med fremgang søgt at placere sine artikler i udlandet, især i Frankrige og England.

For sport- og luxusbilfabriker var markedet under det forløbne aar ganske flaut. Hvad som hovedsagelig afsattes, er automobiler for praktiske endemaal, og paa dette omraade aabner der sig udsigt til et mere lønnende marked. Især i Berlin ser man et usædvanlig stort antal elektriske vare- og lastevogne med benzinmotorer, der anvendes med stor fordel.

Med hensyn til de forskellige grene inden maskinindustrien, som allerede i juli opviste en formindskelse i bestillingerne, især paa dampmaskiner, burde kanske paapeges, at ved de fabriker, som sysselsatte sig med tilvirkningen af sættemaskiner, raadede hele aaret igjennem en stor livlighed, da anvendelsen af saadanne maskiner stadig tiltager inden bogtrykkerbranchen.

Et tilbageslag inden fabrikationen af landbrugsmaskiner gjorde sig gjældende i august. Markedet paa Rusland blev desuden mindre, idet behovet for en del kunde dækkes af de indenlandske af staten og landbrugskorporationer understøttede fabrikker. Omsætningen paa Transvaal ophørte helt og holdent som følge af krigen. Mod slutningen af aaret forhøiedes fabrikationen, og efterspørgselen blev atter livlig fra de tyske landbrugeres side.

For transportable jernbaner merkedes allerede ved midten af aaret en stadig tilbagegang i prisen paa raavare (skinner, stangjern og plader), hvilket paa-virkede fabrikationsprisen og derigjennem i og for sig burde have lettet om-sætningen. Men kjøberne jagttog dog en afventende stilling paa grund af den faldende pris. I Tyskland har anvendelsen af transportable jernbaner ved fabrikkerne vundet alt større og større udbredelse.

Prisen paa jernvarer sank ganske betydelig, da den i det foregaaende nævnte mathed indtraadte paa det amerikanske marked, men end yderligere, da den ellers livlige omsætning paa Kina som følge af krigen ophørte. For traad-spiger, nagler, skruer, kjættinger og andre grovere artikler kan tilbagegangen ansættes til 30 à 50 pct.

Inden industrien for verktøimaskiner raadete hele aaret stor livlighed trods den vedvarende heftige konkurrence med amerikanerne, som har store, righoldige lagere i Berlin og andre industricentra, medens de tyske fabrikker mest arbeidede efter bestilling. Under de sidste maaneder skadede den amerikanske konkurrence den tyske fabrikation derigjennem, at amerikanerne paa grund af den ventede omstyrtni i konjunkturerne søgte at blive af med sine lagere og solgte à tout prix.

Fabrikationen af specialmaskiner for textilindustrien havde hele aaret at kjæmpe med store vanskeligheder, idet omsætningen inden alle textilindu-striens grene lod meget tilbage at ønske.

Tilvirkningen af skrivemaskiner stiger vistnok stadig, men har under aaret 1900 alligevel maattet staa tilbage for den betydelige import af amerikansk fabrikat.

Udviklingen af elektricitetsverkerne gaar stadig fremover. Den 1ste marts 1900 fandtes i Tyskland 652 saadanne verker med en kraftproduktion af ca. 250 000 k. w. Den 1ste oktober havde elektricitetsverkernes antal naaet til 712, hvilket for en tid af 7 maaneder er ensbetydende med en forøgelse af 60 verker. Især bør fremholdes det faktum, at anvendelsen af elektrisk kraft hurtigere tiltager, naar det gjælder motorer end belysning. Den mindre industri, som har indseet den elektriske krafts billighed og tjenlighed, har ogsaa indrettet sig i overensstemmelse hermed. Imidlertid er trods elektricitets-verkernes store udbredelse i Tyskland det elektriske lys endnu ikke blevet gjort nok tilgængeligt for de mindre bemidlede klasser.

Fra den 1ste juli 1899 til den 1ste juli 1900 har eksempelvis de berlinske elektricitetsverker leveret i Berlin og dets forstæder for belysning ca. 12 mill., for industriemied noget over 17 mill. og for sporveiene ca. 20 mill. k. w. st. Betegnende er disse zifre ikke blot ved sin størrelse i og for sig, men ogsaa jevnført med hverandre, idet kraftforbruget for industriemied, altsaa hovedsagelig til drivkraft, betydelig overskrider den kraft, som belysningen forbruger.

For de elektriske sporveie havde den elektrotekniske industri i aaret 1900 en meget god sysselsættelse. Hvad specielt Berlin betræffer, maa fremholdes den nu næsten fuldstændige forvandling i drivkraft, idet hestene har maattet træde tilbage for den elektriske kraft. Ifølge den udgivne statistik udgjorde den 1ste september 1899 motorvognenes antal ca. 4 500 med ca. 3 100 tilkoblingsvogne, den 1ste september 1900 derimod de førstes antal ca. 6 000, de sidstes ca. 4 000.

Stenindustrien.

Under de nærmest foregaaende aar er en hel del gader blevet anlagt paa stederne rundt om Berlin, og det i saadan udstrækning, at bygningsvirksomheden ikke har kunnet følge med samme fart. En tilbagegang er derfor nu indtraadt. Priserne paa gadesten har dog formaaet at holde sig oppe. Siden ca. 2 aar har leverancen af indenlandsk materiale til Berlin betydelig tiltaget, hvorfor netop af denne grund importen fra Sverige og Norge er sunket. Men i betragtning af den ringe forekomst af granit i de tyske stenbrud med god transportbeliigheden turde man snart med al sandsynlighed atter blive henvist til importen af norsk og svensk gadesten, især da denne vare er den tyske betydelig overlegen. Importen af svensk gadesten til Tyskland overhovedet har dog, som det fremgaar af statistiken, steget noget i sammenligning med foregaaende aar, medens indførselen fra Norge har betydelig aftaget.

Totalindførselen af huggen gadesten, som i aaret 1898 udgjorde 4 627 760 decitons, steg under aaret 1899 til 5 493 728 decitons og udgjorde i aaret 1900 5 636 124 decitons til en værdi af 7 327 000 mrk., saa at nogen næneværdig øgning i importen under det forløbne aar ei har kunnet konstateres. Blandt de lande, som exporterer huggen gadesten til Tyskland, mærkes foruden Norge og Sverige:

Belgien	med 599 906 decitons
Østerrige-Ungarn	„ 560 175 „
Danmark	„ 133 982 „

Tysklands import fra det sidstnævnte land steg under det forgangne aar med ca. 40 pct.

Af andre stensorter, som importeres fra Norge eller Sverige, mærkes raa stenblokke, hvoraf indførselen har sunket noget — det største zifer heraf opviste Schweiz, som exporterede ikke mindre end 487 922 decitons — videre bygningssten, blot huggen, hvoraf importeredes mest fra Sverige og dernæst fra Belgien. En særdeles stor og interessant importøgning opviste sten i sagede blokke. Heraf importeredes under aaret 1899 næsten intet fra Norge, medens indførselen fra samme land under aaret 1900 med ét slag sprang op til det smukke zifer af 21 399 decitons. Fra Sverige er ogsaa en betydelig stigning i importen af denne vare at konstatere. Indførselen steg fra 3 735 decitons i aaret 1899 til 11 978 decitons i aaret 1900. Sten i sagede blokke importeredes under det forløbne aar blot fra de forenede riger.

Droger, kemikalier og petroleum.

Drogemarkedets gunstige stilling under aaret 1899 fortsatte stadig indtil langt ind i aaret 1900. Priserne paa de vigtigste artikler var i almindelighed høje.

Hvad den kemiske industri angaar, kan man vel med føie paastaa, at samme, skjønt stillingen i sin helhed ikke kan betegnes som ugunstig, dog efter al sandsynlighed nu har naaet sit højdepunkt.

Alkali- og mineralsyreindustrien kan se tilbage paa en relativt gunstig udvikling. Paa sodaindustriens omraade raadede en meget livlig efterspørgsel. Udførselen af soda og potaske opviser en væsentlig øgning. Markedet i svovlsyre var ligeledes ikke ugunstigt. Konsumtionen var fra tid til anden saa stor, at den ei kunde fyldes af produktionen, men nødvendiggjorde en øget import. Ogsaa fabrikationen og handelen med jodfarver, lak og lakfernisser var ganske tilfredsstillende.

Inden gummivareindustrien fortsatte de foregaaende aars trykkede konjunkturer uforandret at udøve sin skadelige indvirkning paa grund af den høje pris paa raaproduktet og den store overproduktion. Konsumtionen i gummi-fabrikata aftog under aarets sidste maaneder i den grad, at flere fabriker saa sig nødsaget til at forkorte arbejdstiden. Fabrikationen af kunstige gjødningsstoffer stod hovedsagelig paa samme niveau som under fjoraaret.

Amerikansk petroleum fik under aaret erfare store prisvekslinger. Fra slutningen af marts eller ved skibsfartens aabning indtil juli faldt noteringerne fra 24.70 mrk. til 21.10 mrk. pr. 100 kg.

Russisk petroleum fulgte den amerikanske vares prisvekslinger, men var i overensstemmelse med kvaliteten og den høje specifikke vegt 1 mrk. billigere.

Tværtimod den faste overbevisning, at det ikke skulde lykkes jodsyndikatet at bibeholde den høje pris af $7\frac{1}{2}$ d pr. oz. for en vare, hvis egentlige værdi turde være $2\frac{1}{2}$ d. pr. oz., har denne energiske forening dog formaaet at udføre dette kunststykke. I august indtraadte vistnok en prisnedgang, men som, da den blot udgjorde $\frac{1}{2}$ d, var uden enhver betydning.

Jodimporten under aaret udgjorde tilsammen 2 362 decitons til en værdi af 5 551 000 mrk. mod 1 913 decitons til en værdi af 4 496 000 mrk. i aaret 1899 og 2 156 decitons til en værdi af 5 067 000 mrk. under aaret 1898.

Størstedelen af den jod, som under aaret 1900 importeredes til Tyskland, kom fra Chile, hvilket land exporterede ikke mindre end 1 100 decitons; dernæst kommer Storbritannien med 1 095 og Norge med 186 decitons.

Textilindustrien.

Hele textilindustrien stod under indflydelse af de store forandringer i prisen paa raamaterialier med paafølgende usikkerhed paa markedet.

Uld viste under aaret efter den foregaaende hausse tegn til baisse. Handelen ligesom konsumtionen havde under haussen forsynet sig med raa-

materiale og halvfabrikat, og nu, da man maatte nedsætte priserne, viste der sig en stadig tiltagende forsigtighed med hensyn til indkjøb. Uldpriserne sank ved marts-, mai- og juliauktionerne 10 à 15 pct. hver gang. En fuldstændig standsning indtraadte ofte i forretningerne. Produktionen af kamuld og garn indskrænkedes til en ubetydelighed. Kamgarnsbranchen laa saa godt som nede. Klædesfabrikationen viste derimod nogen livlighed. Saa vel paa markedet i Europa som i kolonierne ytrede sig først en svagere, siden en sterkere efterspørgsel, hvorpaa snart en mindre prisstigning fulgte.

I sammenligning med foregaaende aar stillede priserne sig ved aarets slutning for merinould lige til 50 pct. lavere. Crossbreeds, som blot havde følt ringe indvirkning af haussen, og som paa grund af sin nominelt billigere pris var gjenstand for større efterspørgsel, opviste ogsaa et som følge heraf mindre prisfald end de øvrige uldsorter: for finere slags 40 pct., for middelsorter og grovere 30 pct.

Uldgarn sank uafbrudt i pris lige til november. Exempelvis udgjorde gennemsnitspriserne for to standardkvaliteter pr. kg.: 20/4 zephyrgarn januar mrk. 5.90, november mrk. 3.65, 48/2 moosgarn januar mrk. 6.30, november mrk. 4.00. I december indtraadte atter en prisstigning, for det førstnævnte med 35—45 pf., for det sidstnævnte med 40—50 pf. Strømpegarn viste en fastere pris. Garn af kunstuld sank ca. 10 pct. i pris, det myge („mungo“) mindre end det haardere („shoddy“), medens det førstnævnte blev foretrukket af moden.

Uldtøisbranchen havde under første kvartal fuldt op at gjøre med bestillinger, som var indgaaet under hausseperioden høsten 1899. Det viste sig snart, at man havde forregnet sig med hensyn til konsumtionen, og forretningsmændenes lagere blev større og større. Nye bestillinger opsattes i paavente af, at priserne skulde falde. Nogle brancher havde dog, takket være fordelagtige mønstre og andre omstændigheder, en temmelig god fremgang, eksempelvis den tyske fabrikation af saakaldte engelske tøier. I plysch begyndte tilbagegangen først sent paa høsten. Særdeles haardt rammedes Berlinerfabrikationen, som arbejder med vævstole for haand og hovedsagelig har indrettet sig for produktion af saakaldte nouveautés i nær sammenhæng med konfektionsindustrien og exporten, men som i stapelartikler ikke kan konkurrere med landsdelene, der arbejder med mekaniske vævstole.

Fabrikationen i modevarer af uld og fremfor alt i uldtrikotvarer viste stor livlighed.

Possementmagerbranchen udmerkede sig ligeledes under de tre første maaneder ved stor livlighed, derpaa indtraadte stagnation i forretningerne, og lagrene blev overfyldte. Blandt raamaterialierne indtager siden to aar tilbage kunstig silke en fremtrædende plads. Under det forløbne aar har dog denne vare sunket med ca. 50 pct. i værdi.

Markedet i blegede og farvede ekviperingsartikler af bomuld viste sig under første kvartal meget livlig. Derefter indtraadte en mattere tilstand, og markedet antog et præg af haabløshed, hvorfra det blot for en kort tid frigjorde sig under sæsonforretningerne i september.

Ogsaa i trykte bomuldstøier havde detaljhandlerne allerede under høsten

1899 som følge af de befrygtede høiere priser gjort saa store bestillinger, at de ved de nye offerter i marts ikke formaaede at kjøbe mere. Trykkerierne nødedes til at lade store kvantiteter utrykt vare ligge over.

Hvidevarefabrikationen i Berlin kunde glæde sig ved en meget stor livlighed lige til i august. Dao phørte med en gang bestillingerne. Tydeligvis havde konsumtionen paa grund af haussen i kærred og bomuld forsynet sig rigelig og iagttog en afventende holdning som følge af de høie priser. Ogsaa hvidevareindustrien ligesom uldtøisbranchen erfarede mere og mere indvirkningen af konkurrancen med de billigere arbejdende landdistrikter, især hvad simplere vare betræffer. Exporten støder desuden nu i næsten alle lande paa en egen hvidevareindustri.

Juteindustrien har havt liden glæde af resultaterne under forrige aart. Paa tøjmarkedet er situationen siden aarets begyndelse i væsentlig grad blevet forværret, siden det viste sig, at den under fjoraaret befrygtede overproduktion nu optraadte i fuld udstrækning. Mod aarets slutning forbedredes situationen noget, men prisen for tøjier modsvarede fortfarande ikke prisen for raamaterialet.

I jutegarn var forretningerne ikke fuldt saa daarlige, men den trykkede pris paa tøjier optraadte dog hæmmende for forretningsudviklingen.

Ved aarets slutning laa væverierne i underhandling om en sammenslutning for at søge at fjerne de gennem overproduktionen opkomne vanskeligheder.

Træl a s t m a r k e d e t .

Under vinterperioden 1899—1900 nærrede man fordelagtige tanker om udsigterne for trælastmarkedet i aaret 1900. I Polen, Rusland og Galicien var skove og trævirke under vinteren livlig efterspurgt. Til og med de ynkeligste furuskove betaltes høit af tyske kjøbere, og saavel statens skove i indlandet som de preussiske magnaters skoveiendomme kunde opvise et betydelig høiere indkomstzifer ved auktionerne. Allerede om vaaren, da de første polske transporter viste sig paa Weichsel, syntes man dog at kunne spore et vist omslag i forretningerne. Kjøberne paa Weichselmarkedet optraadte meget forsigtig, dels paa grund af de store gamle lagere og dels paa grund af, at en vis taushed syntes at merkes specielt inden forretningerne paa pladsen. Paa lignende vis optraadte ogsaa kjøberne fra Magdeburg, Halle og de nordvestlige pladse i Tyskland. De russiske og galiciske sælgere, der først fastholdt fjoraarets priser, kom snart under veir med, at priserne paa rundvirke havde overskredet sit normale høidepunkt, hvorfor disse sælgere opgav sit hausesstandpunkt, til en begyndelse vistnok blot med hensyn til ungt rundvirke, som allerede i mai maaned sank med 8 à 10 pct. Skaaret virke med en gjennemsnittsdimension af 35 à 38 kbf. solgtes 6 à 8 pct. billigere end under fjoraaret, uden at dog nogen større livlighed kunde spores i forretningerne. For virkelig godt rundvirke erholdtes fjoraarets priser, og efterspørgselen fortsatte lige til aarets slutning. Den lave vandstand forhindrede til i slutningen af juli maaned, at Thorner og Schultzer lagrene blev overfyldte, men sluttelig ankom store masser af simpelt og ordinært rundvirke fra Weichsel, Gaware, Gawareka, Bug og Piesker og forværrede stemningen hos kjøberne samti-

dig med, at priserne paa denne trælast blev yderligere trykkede. Man har for de nævnte træsorter kunnet konstatere en prisnedgang af 15 à 18 pct. mod fjoraaret.

Middelsstor kvalitet med en gennemsnitsdimension af 35—50 kbf. sank i pris med ca. 8 à 10 pct.; bedre kvalitet betingede ogsaa under det forløbne aar 92—98 pf. i Gletzen a. O.

Murerlægter af furu i Berlinerdimensioner fandt afsætning til fjoraarets priser, tiltrods for at prisreduktionen for bygningsvirke af furu egentlig burde have trykket prisen. Mindre dimensioner af 7"—8" var 5—6 pct. billigere end under aaret 1899.

Af rundvirke af gran indførtes ubetydeligt; gennemsnitsdimensionerne varierede mellem 45—70 kbf. og omsattes til en pris, som var blot ubetydelig under fjoraarets.

Af bygnings- og snedkervirke, raat eller blot saget paa tværs eller hugget, indførtes til Tyskland under aaret 25 472 371 decitons mod 23 906 249 decitons under aaret 1899 og 25 000 284 decitons i aaret 1898 til en beregnet værdi af 101 889 000 mrk. i aaret 1900, 95 625 000 mrk. i aaret 1899 og 112 501 000 mrk. i aaret 1898. Blandt de lande, som exporterede den største del af denne vare til Tyskland under aaret 1900, mærkes Østerrige-Ungarn med 15 133 025 decitons og Rusland med 9 755 940 decitons. Norge exporterede, som af statistiken fremgaar, 42 763 decitons.

Tysklands indførsel af bygnings- og snedkervirke, hugget paa langs, hjulnav og hjuleger udgjorde under aaret 6 738 455 decitons til en værdi af 40 431 000 mrk. mod 6 936 306 decitons til en værdi af 52 022 000 mrk. i aaret 1899 og 6 678 417 decitons til en værdi af 70 123 000 mrk. i aaret 1898.

I aaret 1900 importeredes størstedelen af denne vare fra Rusland med 3 543 256 decitons og Østerrige-Ungarn med 2 307 533 decitons. Fra Sverige importeredes, som af statistiken sees, 483 339 decitons.

Importen af saget bygnings- og snedkervirke, kanthugget virke samt anden saget og tilhugget trælast har under de sidste aar steget betydelig. Den udgjorde i aaret 1900 16 425 512 decitons til en værdi af 131 404 000 mrk., i aaret 1899 15 459 956 decitons til en værdi af 123 680 000 mrk. og i aaret 1898 13 986 059 decitons til en værdi af 104 895 000 mrk. I regnskabsaaret importeredes størstedelen fra Østerrige-Ungarn med 5 074 726 decitons. Fra Sverige importeredes, ifølge statistiken, 4 773 256 decitons og fra Nordamerikas Forenede Stater 2 568 778 decitons. Norge exporterede i samme tidsrum til Tyskland 427 513 decitons.

Sleben træmasse og cellulose.

Priserne paa sleben træmasse har siden begyndelsen af aaret 1900 indtil slutningen af november steget høist betydelig, og ofte kunde denne vare blot med vanskelighed anskaffes. Fabrikanterne formaaede ofte ikke engang at efterkomme sine indgangne leveranceforpligtelser.

Importen af sleben træmasse undergik i det forgangne aar et næsten enestaaende opsving. Fjoraaret havde udvist en betydelig formindskelse i indførselen, hvilket vel var at tilbageføre til den hastige øgning, som aaret 1898 opviste. Ellers er denne vare under de sidste aar blevet indført i stadig voksende kvantiteter. Totalimporten giver for de sidste fem aar følgende cifre:

1900	147 725	decitons	til en værdi af mrk.	1 403 000
1899	85 754	" - - "	" - "	815 000
1898	111 302	" - - "	" - "	1 057 000
1897	98 892	" - - "	" - "	989 000
1896	73 473	" - - "	" - "	735 000

Første plads paa markedet indtager Rusland med en export til Tyskland af 59 380 decitons, dernæst kommer Sverige med 31 493 decitons, Østerrige med 26 269 og Norge med 24 740 decitons. Sidstnævnte land exporterede i aaret 1899 til Tyskland blot 7 935 decitons, hvorfor øgningen er særdeles bemærkelsesværdig.

Importen af cellulose, som i de senere aar uafbrudt har været i stadig stigende, udviste ligesom indførselen af sleben træmasse i det forgangne aar en betydelig stigning. De sidste fem aars totalimport var:

1900	225 594	decitons	til en værdi af mrk.	4 963 000
1899	183 600	" - - "	" - "	4 039 000
1898	182 115	" - - "	" - "	4 007 000
1897	176 666	" - - "	" - "	4 063 000
1896	158 155	" - - "	" - "	3 638 000

Ogsaa med hensyn til det forgangne aars import af denne vare indtager Sverige den anden plads med 60 244 decitons, medens Østerrige opviser det største zifer eller 88 753 decitons. Blandt de øvrige exportlande merkes Finland med 35 149 decitons, Norge med 21 858 decitons og de Forenede Stater med 7 729 decitons. Importen fra Norge har i det forgangne aar ogsaa med hensyn til denne artikel tiltaget i bemærkelsesværdig grad, idet samme næsten fordobledes.

P a p i r i n d u s t r i e n .

Med aarets indgang begyndte papirpriserne at stige, efterat kul og raastofte var blevet betydelig dyrere. Især gjælder dette avispapir, hvis fabrikanter har sammensluttet sig til et kartel. For at beskytte sig mod disse prisstigninger var de største aviser betænkte paa at anlægge egne papirfabriker. En saadan (i Schlesien) har forøvrigt allerede begyndt sin virksomhed. Ogsaa fabrikationen af finere skriv- og trykpapir søgte man at sammenslutte i et kartel. Dette var dog mindre omfattende og af ringe betydning, idet en stor del af fabrikanterne allerede forud havde indgaaet forbindelser med sine kunder. Men desuagtet saa de herværende bogtrykkere og forlæggere sig nødsagede til at sammenslutte sig for sine indkjøb.

Af særdeles stor vægt for hele den tyske papirindustri var den forandring i købsvilkårene, som „Verein Deutscher Papierfabrikanten“ antog. Udpaa

vaaren 1900, ved begyndelsen af de stigende konjunkturer, ændrede visse fabrikanter, som havde sammensluttet sig og dannet de nu saa moderne saakaldte ringe, de under aaret 1891 af „Verein Deutscher Papierfabrikanten“ i samraad med aftagerne opstillede salgsvilkaar hovedsagelig i producenterens favør. Forandringerne stødte først paa modstand fra aftagernes side. Paa en i august i Berlin afholdt fælles konference mellem papirfabrikanter, grosserere og konsumenter opnaaedes imidlertid en næsten fuldkommen enighed, og i november antoges, som sagt, salgsvilkaarene af „Verein Deutscher Papierfabrikanten.“

Læderindustrien.

Medens prisen for huder, skind, læder og dermed sammenhængende varer ved slutningen af aaret 1899 opviste en betydelig stigning, har i det nu forløbne aar det modsatte fundet sted i alle specialbrancher inden denne industri.

Den prisstigning, som ved slutningen af aaret 1899 indtraadte for tyske saltede kreaturhuder, holdt sig ikke længe. En almindelig tilbagegang opstod, som i mai udgjorde ca. 10 pct. Fra og med denne tid kunde blot saadanne huder afsættes, som passede for det europæiske marked, nemlig velslagtede kohuder for det tyske marked, oksehuder for Tyskland, England, Rusland og Bøhmen, alt dog blot af bedste kvalitet.

Hestehuder har lidt efter lidt erfaret en vis prisnedgang, som for bedre kvalitet udgjør 4—5 pct., for ordinær 8—10 pct.

Saltede kalveskind gik stadig tilbage i pris. Det i tiden fra januar til september maaned indtrufne prisfald beregnes til ca. 25 pct. Under de sidste maaneder indtraadte dog en forbedring, beløbende sig til ca. 10 pct.

Indkjøbsprisen paa gjedeskind steg ved aarets begyndelse, og handelen medførte en vis, om end ubetydelig gevinst. Det, som blev gjenliggende, maatte derimod sælges med tab. Ud paa høsten blev ogsaa for denne vare efterspørgselen noget bedre.

Faareskind solgtes de første maaneder til Amerika til høje priser. Man overbeviste sig dog snart paa den anden side af Oceanet om, at varen ikke egnede sig for det derværende marked, og sendte samme tilbage til Europa. Dette i forening med andre omstændigheder fremkaldte for simplere kvaliteter en prisnedsættelse af ca. 10 à 15 pct. Bedre kvaliteter fandt dog kjøbere til fjoraarets fulde pris.

Hvad fabrikationen af blankt læder betræffer, saa viste samme ganske stor livlighed hele aaret igjennem. Det samme kan siges om fabrikationen af læder for sædelmagerbranchen, idet man havde store bestillinger at udføre for armeens regning.

Ruslæderfabrikationen var under første halvjaar ganske lønnende trods de høje priser paa raa huder. Mod midten af aaret sank dog disse priser, men samtidig blev afsætningen af færdig vare meget træg.

Fabrikationen af handskeskind begyndte det nye aar med de bedste forhaabninger, dog varede det ikke længe, førend stemningen forandredes.

Pengemarkedet.

Børsvirksomheden havde i aaret 1900 at lide under følgerne af en overdreven spekulationslyst.

Under de næstforegaaende aar havde de dyre pengetider haft sin følbare indvirkning, hvilket ved slutningen af aaret 1899 udartede til en virkelig kalamitet. Dette afskrækkede dog ikke almenheden fra nye transaktioner i værdipapirer. Tværtom havde den overbevisning gjort sig mere og mere gjældende, at det nye aar skulde medføre en yderligere kursstigning paa grund af de mangeaarige glimrende konjunkturer inden de fleste industrigrene. Den formodede kursforandring indtraf ogsaa, hvorved den fra dag til dag stigende interesse fra almenhedens side drev kursen paa kul- og jernindustrielle værdipapirer op til et niveau, som overtraf de djærveste forventninger. Som ofte ved lignende forandringer benyttede ikke almenheden disse kurser til realisering, men tværtom øgedes engagementerne, da den ophidsede fantasi ikke paa nogen maade kunde rokkes.

Heller ikke mindskedes emissionsvirksomheden. Mangelen paa koks havde bevæget en del hytter til at sætte sig i besiddelse af kulgruber og anskaffe kjøbesummen ved emission af nye aktier. Nye industriaktier, som havde faaet hvile et aar i stifternes porteføljer, blev „emissionsmodne“ og blev slupne ud i markedet. Dette overfyldtes herigjennem med en masse nye aktier, og der behøvedes blot en impuls for at fremkalde et heftigt tilbageslag. Denne kom under andet kvartal fra Amerika, hvor produktionen i jern og staal havde betydelig overstegit konsumtionen.

Med den paa den anden side af Oceanet vanlige energi nedsatte de der-værende verker sine priser, mindskede sin produktion og søgte afsætning for sine produkter i udlandet. Til en begyndelse var man fristet til at nære mistanke om visse børsmanipulationer bagom disse foretagender, men man blev snart overtydet om, at de blot modsvarede virkeligheden.

I betragtning af disse forholde er det klart, at forretningerne paa børs-markedet under sommermaanederne var yderst ubetydelige. Tabene havde nemlig været alt for store til snart at kunne glemmes, og desuden var kommissionærerne af de anførte grunde lidet tilbøjelige til at modtage kjøbeordres.

De store tab, som almenheden havde lidt, tvang samme til at sælge værdipapirer. Herved bragtes paa markedet ogsaa saadanne værdipapirer som tyske rigslaan, preussiske og sachsiske obligationer etc., paa hvis kurs de almindelige pengeforhold allerede havde indvirket ugunstigt. Det konsortium, som havde overtaget en større post treprocents sachsiske obligationer, maatte opløses.

Under saadanne forhold fandt det Tyske riges finantsforvaltning det heldigt at dække i udlandet det mest trængende pengebehov for expeditionen til Kina

og afsluttede for placering paa det amerikanske marked en kontrakt paa 80 millioner 4 pct. statskassaanvisninger, betalbare efter 5 aar.

Udstedelsen af 30 mill. mrk. nye rigsbanksaktier medførte ikke nogen større fordel, idet emissionskursen maatte stilles sammenlignelsesvis høi for ikke at skade de ældre aktieieere. Emissionen resulterede i en høist ubetydelig overtegning.

Kreditbankerne arbejdede hele aaret under meget vanskelige forhold, og blot takket være deres solide optræden kunde tab undgaaes, medens ved visse hypotekbanker aldeles uhørte foreteelser kom for dagen.

Efterat realisationen af værdipapirer havde lagt beslag paa en god del af aaret, og kreditvæsenet i Tyskland havde lidt en indskrænkning, begyndte situationen sluttelig at lysne.

Diskontosatsens størrelse beror dels paa efterspørgselen efter kredit samt dels paa det økonomiske behov af rørlig kapital og dens anskaffelse [gjennem produktion og tilførsel af guld. Den usedvanlige forhøjelse af diskontosatsen i de sidste maaneder af aaret 1899 er for den største del blevet anseet at bero paa den ved den sydafrikanske krig fremkaldte stands i den transvaalske guldproduktion. Antages maa det dog, at ikke denne vistnok i og for sig vigtige faktor, men den med det almindelige opsving i nær sammenhæng staaende betydelige øgning i pengeefterspørgselen og i behovet af kredit, har været bestemmende med hensyn til diskontorentens høide.

Den tyske rigsbank, som den 19de december 1899 forhøjede den officielle diskontorente til 7 pct. og samtidig lombardrenten til 8 pct., bibeholdt disse usedvanlig høie rentesatser til den 12te januar 1900.

Rigsbanken begyndte altsaa aaret med en diskontorente af 7 pct., som den 12te januar sænkedes til 6 pct. og den 27de januar til $5\frac{1}{2}$ pct. samt den 13de juli til 5 pct., hvilken rentesats siden bibeholdtes til aarets slutning. Samme bankinstituts lombardrente udgjorde, som ovenfor nævnt, i begyndelsen af aaret 8 pct. Denne rentesats nedsattes ligeledes den 12te januar til 7 pct., den 27de januar til $6\frac{1}{2}$ pct. og den 13de juli til 6 pct. Ogsaa denne rentefod blev siden bestaaende til aarets slutning.

Privatdiskontoen, som i høi grad er beroende af centralinstituttets rentefod, var høiest eller 5.625 pct. i januar og lavest, 3.625 pct., i februar. Pr. ultimo december udgjorde privatdiskontoen 4.49 pct.

For veksler (usance 10 dage) paa skandinaviske pladse var kursen høiest, 112.20, i juni, juli og december, og lavest, 111.85 i marts.

Kursen paa skandinaviske banksedler og guld var høiest, 112.50, i marts og lavest, 112, i januar og august.

Her paa børsen noterede norske stats- og andre værdipapirer havde at opvise følgende kurser:

Den norske stats:

3 pct. laan af 1888	høiest, 82.50, i december
— „ —	— lavest, 81.75, i november
3½ pct. laan af 1894	høiest, 101.30, i mai
— „ —	— lavest, 101.10, i mai
4 pct. laan af 1892	høiest, 101.75, i marts
— „ —	— lavest, 98.90, i august

Den norske hypothekbanks:

3½ pct. obligationslaan af 1885, 1886, 1887, 1889, 1891, 1892, 1895:

høiest, 87.00, i december
lavest, 84.75, i marts

Kristiania bys

4 pct. laan af 1894	høiest, 100.00, i januar
— „ —	— lavest, 97.25, i juni

Varebørsen i Berlin.

Efter en mere end treaarig afbrydelse blev i aaret 1900 den børsmæssige vareomsætning gjenoprettet — med en stor undtagelse, nemlig terminhandelen i korn, en undtagelse, som, saalænge samme opretholdes af børsloven, turde forhindre, at varebørsen i Berlin i sin organisation gjenvinder sin gamle nationaløkonomiske betydning.

Fiskehandelen.

Nogen offentlig statistik eller redegjørelse for fiskehandelen i Berlin i aaret 1900 er endnu ikke blevet udgivet af nogen herværende tysk myndighed, og de private statistiker, som enkelte større firmaer har ladet optage, er ifølge fagmænds bestemte paastand yderst vildledende og feilagtige. Hvad som nedenfor anføres om fiskehandelen i Berlin, er derfor udelukkende grundet paa direkte fra herværende større forretningsmænd hentede meddelelser, hvilke paa grund af gjorte jevnførrelser og nøiagtige undersøgelser turde kunne tillægges fuld tilforladelighed.

1. Fersk fisk.

Aarets omsætning af levende og død ferskvandsfisk samt fersk saltvandsfisk i Berlin turde efter sagkyndig ansættelse have udgjort ca. 136 250 centner (= 50 kg.) til en værdi af ca. 7 876 000 mk. Af denne totalomsætning kommer paa levende fisk ca. 3 537 500 mk. eller ca. 49 750 centner til mk. 71.00 i

gjennemsnittspris, paa død fisk ca. 4 338 500 mk. eller ca. 86 500 centner til mk. 50.00 i gjennemsnittspris.

Årets omsætning og gjennemsnittspris pr. centner (= 50 kg.) opviser følgende zifre:

A. Levende fisk:

Fiskesort.	Omsætning i		Gjennemsnittspris
	Mark.	Centner.	pr. centner i mark.
Gjedde	1 387 000	19 000	73
Karpe	536 000	8 000	67
Suter	617 000	6 500	95
Aal	602 000	7 000	86
Gjørs	22 000	250	88
Mort	115 000	3 500	33
Forskjellige . . .	258 500	5 500	47

B. Død fisk:

Fiskesort.	Omsætning i		Gjennemsnittspris
	Mark.	Centner.	pr. centner i mark.
Saltvandsfisk . .	2 530 000	46 000	55
Russisk gjørs . .	1 200 500	24 500	49
Div. ferskvandsfisk	608 000	16 000	38

Endskjønt produktionen inden landet ingenlunde er ubetydelig, maa dog anseelige mængder fersk fisk importeres fra udlandet for at fylde den stadig stigende konsumtion. Importen af fersk fisk til Tyskland i 1900 opviste følgende zifre:

1. Ferskvandsfisk, levende:

Totalimport 37 279 decitons

Deraf fra:

Sverige	1 828	„
Danmark	2 824	„
Nederlandene	5 205	„
Østerrige-Ungarn	25 157	„

2. Ferskvandsfisk, død:

Totalimport 34 147 decitons

Deraf fra:

Norge	951	decitons
Danmark	2 777	"
Nederlandene	10 418	"
Østerrige-Ungarn	1 220	"
Rusland	11 608	"
Schweiz	987	"
Forenede Stater	5 613	"

3. Fersk sild:

Totalimport 265 541 decitons

Deraf fra:

Sverige	18 035	decitons
Norge	22 310	"
Danmark	34 659	"
Storbritannien	185 743	"

4. Fersk saltvandsfisk (foruden sild):

Totalimport 133 381 decitons

Deraf fra:

Sverige	6 062	decitons
Norge	11 377	"
Belgien	15 293	"
Danmark	46 654	"
Storbritannien	17 867	"
Nederlandene	22 293	"
Rusland	9 493	"
Forenede Stater	2 164	"

Berlinermarkedet i levende fisk bliver aar for aar stadig livligere. Endskjönt forretningerne i død ferskvandsfisk ligeledes i de senere aar har erfaret et vist opsving, har dog omsætningen af levende fisk udviklet sig i betydelig større forhold. I fagkredse paastaes til og med, at der overhovedet ikke findes nogen by i hele Europa, hvor nu levende fisk forholdsvis konsumeres i saadan mængde som i Berlin.

Mån har ogsaa forstaaet med passende midler at understøtte denne forretning; der behøves jo blot som eksempel herpaa at nævnes, at byen i samtlige salgshaller har ladet indrette kostbare og formaalstjenlige fiskebassiner af marmor med kontinuerlig vandtilførsel.

Den paa Berlinermarkedet kommende levende fisk ankommer i første række fra de brandenburgske vasdrag, Stettiner Haff og dets munding, de forpom-

merske og mecklenburgske sjøer samt fra vasdragene i provinsen og kongeriget Sachsen, videre under det seneste aar ogsaa fra de østpreussiske sjøer. Hvad de forskellige fiskesorter betræffer, saa leveres karpe fra Brandenburg, Mecklenburg, Schlesien, Bøhmen, Galicien og Holland, laksørret hovedsagelig fra Sachsen, suter mest fra Holland og Galicien samt i den sidste tid ogsaa fra de store sjøer i Østpreussen. Aal, som blot i ringe mængde fiskes i de tyske vasdrag, ankommer for største delen fra Sverige, Rusland og Danmark. Gjørs kommer fra Sverige og Rusland, gjedde fra Rusland og Rumænien, laks fra Amerika, Sverige, Norge, Danmark (Bornholm) og Rusland. Tilførselen fra Tyskland af denne fisk er ubetydelig mod de store leverancer fra udlandet.

Saltvandsfisk erholdes mest fra Geestemünde, Altona og Hamburg. Fersk sild importeredes hovedsagelig fra Storbritannien. Fra Sverige og Norge kom i det forgangne aar blot ubetydeligt af denne vare paa Berlinermarkedet.

Fra visse interesserede kredse agiteres af al kraft for gennemførelse af en told paa den udenlandske tilførsel og det tiltrods for, at det tildels er bevist, at konsumtionen ikke paa langt nær kan fyldes af det indenlandske fiske. Efterspørgselen efter bedre saltvandsfisk oversteg ofte tilførselen, medens de vanligere slags tilførtes i endnu større mængde end under det foregaaende aar.

Endnu for fem aar siden var tilgangen paa fersk laks stadig rigelig. Nu kan det ofte vare uger endog i den bedste tid, uden at man ved de fleste fiskesteder erholder en eneste laks, saa til og med Berlin, hvorhen alt ellers føres hen, bliver uden denne vare. Derfor er ogsaa priserne steget betydelig. Nogen øgning af konsumtionen kunde der under saadanne omstændigheder naturligvis ikke blive tale om; thi omend amerikansk laks i lighed med i foregaaende aar indførtes i store kvantiteter, saa er dog samme allerede i og for sig betydelig underlegen i kvalitet, og den led ofte betydelig af den lange transport. Denne laks var derfor uagtet de lave priser forholdsvis lidet efterspurgt.

Ogsaa forskaffelsen af røget laks i bedre kvalitet var forbundet med store vanskeligheder; man var næsten udelukkende henvist til Amerika.

Af billigere saltvandsfisk er i første række at nævne kolje, hvis værdi man er begyndt mere og mere at erkjende. Prisen er derfor aar for aar steget betydelig. Betydelig højere priser fordredes for Nordsjøflyndrer; de større betaltes til og med ligesaa høit som tunge for nogle aar tilbage.

Blandt bedre Nordsjøfisk har tunge steget i pris. Fremfor alt forekommer det nu aldrig, at priserne i den grad synker, som før kunde være tilfældet: man kunde da undertiden købe mindre tunge for 30 pf. pr. H ($= \frac{1}{2}$ kg.), medens man nu anser det at være yderst billigt, om prisen undtagelsesvis gaar ned til 50 pf.

Pigvar holdt sig i pris, og saavel efterspørgselen som omsætningen stod paa samme niveau som under fjoraaret.

Tilførselen af fersk sild var meget ringe. Da svensk vare ei var at faa i tilstrækkelig mængde, importeredes sild fra England, hvilken dog aldrig

indtraf saa frisk, som man i almindelighed var vant til at erholde den svenske. Fisket i Østersjøen kunde heller ikke tilfredsstille konsumtionen, idet varen var for smaa, for dyr og ikke nok holdbar. I ethvert fald har handelen lidt et stort tab ved udeblivelsen af den svenske sild. Denne pleiede nemlig ogsaa at nedlægges og røges i store kvantiteter og udgjorde saaledes en særdeles vigtig handelsvare.

Hvad ferskvandsfisk betræffer, saa er priserne for aal steget noget. Af al levende fisk, som sælges i Berlin, udgjør aal hele fem sjettedele. Paa nogle aar har priserne paa aal steget fra 70 til 120 mk. pr. centner. Konsumtionen af aal er størst om sommeren og høsten, men aalen holdes dog levende ogsaa om vinteren, indtil den i april atter kan erholdes fra Rusland.

En fiskesort, som er gjenstand for stadig større efterspørgsel i Berlin, er suter. Fangsten af denne fisk i de tyske vasdrag er ubetydelig, dog med undtagelse af de østpreussiske sjøer, hvorfor størstedelen importeredes fra Holland og Galicien. Ifølge fagmænds udsagn skal opdrætningen af saavel denne fiskesort som karpe lønne sig særdeles godt i Sverige og Norge, hvor terrænforholdene passer aldeles ypperlig herfor. Af stor vægt er det naturligvis, at fisken kommer levende paa markedet, og et større Berlinerfirma har i det forgangne aar ladet konstruere en særskilt indrettet jernbanevogn, i hvilken findes en cisterne med rindende vand, drevet op af en petroleumsmotor. Herved er det muligt til og med om sommeren at transportere levende suter fra de østpreussiske sjøer til Berlin, en transport, som kræver ikke mindre end 35 timer. Hvilken betydning en saadan opfindelse turde faa for den svenske og norske export af levende fisk, naar en direkte dampfærgeforbindelse engang kommer istand mellem Sverige og Tyskland, siger sig selv. Hvor længe skal det vare, inden et saa vigtigt kommunikationsmiddel endelig bliver oprettet!

Konsumtionen af gjørs var i stadigt stigende. Den yderst livlige efterspørgsel kunde ikke i nævneværdig grad fyldes af det indenlandske fiske, saa at man hovedsagelig er henvist til russisk og svensk import. Paa grund af den lange transport kommer gjørsen derfor i meget store sendinger i frossen tilstand. Levende gjørs, som om sommeren som følge af den russiske fredlysningstid er dyrest, betingede i pris lige op til 120 mk. pr. centner eller samme pris som for aal.

Af laksørret kom der forholdsvis lidet paa markedet, og den betingede usedvanlig høie priser. Fisken indføres hovedsagelig fra Danmark og Sverige

Gjedde og abbor importeredes i store mængder fra Sverige og fandt en yderst livlig omsætning paa Berlinermarkedet. Tilførselen af middelsstor gjedde, som er mest efterspurgt, var ofte knap. Russisk og rumænsk isgjedde fandt blot ringe afsætning.

Sammenlignende sammenstilling af de fire sidste aars
gjennemsnitspriser pr. centner i mark.

A. Levende ferskvandsfisk.

	1897.	1898.	1899.	1900.
Fiskesort.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
Gjedde	62.8	64.0	76.2	73.1

	1897.	1898.	1799.	1900.
	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
Suter	89.0	86.5	96.0	95.3
Karpe	66.3	62.1	61.3	67.4
Aal	76.3	84.5	85.4	85.6
Gjørs	78.0	79.7	89.5	87.9
Mort	33.8	38.1	38.2	33.2
Abbor	48.1	51.8	56.5	51.6
Brasen	39.3	37.3	45.3	39.3
Karpefisk	37.7	39.1	41.6	38.9
„Roddow“	38.9	43.6	49.8	46.0
Strandkarpe	44.5	45.1	51.3	49.3
Lake	34.2	27.2	38.9	36.5
Karuds	55.2	56.4	63.1	61.7

B. Død ferskvandsfisk.

	1897.	1898.	1899.	1900.
Fiskesort.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
Gjedde	37.4	40.4	50.4	51.3
Gjørs	54.4	59.5	66.0	68.2
Suter	44.8	47.7	52.4	51.9
Abbor	24.8	27.0	31.5	30.2
Brasen	22.6	21.3	24.6	23.6
Karpefisk	18.6	18.8	21.4	21.1
Aal	59.2	68.3	72.7	65.9
Karpe	44.6	44.4	46.3	45.8
Sik	23.5	27.5	26.3	30.2
Strandkarpe	23.4	25.6	29.9	25.3
Karuds	29.1	28.8	34.7	30.6
Lake	23.9	18.3	26.2	24.8
Hork	15.4	16.6	24.9	24.5

C. Saltvandsfisk.

	1897.	1898.	1899.	1900.
Fiskesort.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
Laks	100.7	119.5	147.6	153.8
„ frossen	40.1	41.9	53.2	68.3
Laksørret	103.1	108.0	113.3	121.1
Tunge	108.4	104.7	116.9	127.8
Pigvar	70.8	74.6	82.9	84.2
Flyndre („Schollen“)	23.4	22.9	25.4	25.7
Kolje	18.1	20.1	21.7	24.2
Kabliau	14.6	15.2	20.8	17.0
Torsk	12.6	12.2	14.7	16.8
Helleflyndre	40.9	40.0	41.3	45.9
Flyndre („Flunder“)	12.7	13.4	13.2	13.7

	1897.	1898.	1899.	1900.
	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
Lemant	21.0	24.3	31.7	29.1
Rød tunge . .	—	—	35.4	42.9
Russisk gjørs . .	40.6	41.5	42.3	49.1
Stør	44.9	40.0	52.0	31.8

2. Salt sild.

Aaret 1899 sluttede paa grund af det daarlige fiske med meget høje priser. Disse blev siden bestaaende i aaret 1900 lige til begyndelsen af det nye fiske. Blot kort før samme yttrede sig en mindre prisnedgang, hvilket beroede paa mindsket konsumtion og efterspørgsel.

I juni (slutningen af sæsonen) noteredes:

Skotsk large erbrd. sild . . .	54 mark pr. tønde
„ erbrd. fullbred	48 „ - „
„ — mattfull	46 „ - „
Hollandsk og emdisk prima . .	48 „ - „

Det skotske fiske, som pleier at være bestemmende med hensyn til prisen, gav til at begynde med gode resultater under den nye sæson, men aftog siden i sommerens løb. Ikke destomindre udeblev dog den befrygtede prisstigning paa grund af det gunstige høst- og vinterfiske. Ved aarets slutning stillede noteringerne sig saaledes:

Skotsk erbrd. large sild . . .	48 og 46 mk. pr. tønde
„ — full „ . . .	42 „ —
„ — mattfulls „ . . .	42 „ —
Hollandsk superior „ . . .	49 „ —
„ prima „ . . .	40 „ —
„ full, smaa „ . . .	38 „ —
Emdisk superior „ . . .	50 og 49 „ —
„ prima „ . . .	40 - 39 „ —
„ full, smaa „ . . .	38 „ —
Skotsk „winterfulls“ „ . . .	40 og 36 „ —
„ — smaa „ . . .	33 „ —

Det tyske fiske modsvarede ligesaa lidet som det hollandske forventningerne. Det svenske og norske sildefiske gav ogsaa et mindre gunstigt resultat, og derhos hørtes klagemaal over varens kvalitet.

Det forgangne aars sildefiske har altsaa overhovedet faldt ganske ufordelagtig ud, og nogen prisbillighed, som i betragtning af, at sild udgjør en nødvendig konsumtionsartikel for den mindre bemidlede klasse, vilde være høist ønskværdig, er saaledes ei at vente.

Matjessild, som i lighed med foregaaende aar ankom i begyndelsen af mai maaned, betaltes med 120—80—75 mark pr. tønne. Den bedst konserverede vare kom først i begyndelsen af indeværende aar i handelen til forhøiede priser.

Totalindførselen af salt sild til Tyskland i aaret 1900 udgjorde 1 133 067 decitons.

De forskjellige exportlande opviste følgende zifre:

Sverige	11 936 decitons
Norge	119 714 ”
Storbritannien	567 650 ”
Nederlandene	309 532 ”

3. Krebs.

Veiret, som har den aller største indflydelse paa omsætningen inden krebs-handelen, var, især under selve hovedsæsonen, meget ugunstigt.

Den varme og tørre sommer, som ogsaa raadede i Rusland, afstødte der lav vandstand i de smaa floder og bække, i hvilke krebs forekommer. Derved blev fisket rigeligt, og nogen knaphed sporedes heller ikke i denne vare. Sverige og Finland leverede ligeledes mere vare, end der kunde afsættes. Men ogsaa de tyske krebsdistrikter, især Brandenburg, Altmark, Mecklenburg, Pommern, Vestpreussen, Posen og sluttelig ogsaa Østpreussen, leverede i aaret 1900 saa meget krebs, at man turde kunne anse den for nogle aar siden optrædende krebspest for saa godt som overstaaet.

Importen til Tyskland af krebs udgjorde i aaret 1900 12 617 decitons mod 9 556 decitons foregaaende aar.

Indførselen fra de forskjellige exportlande stillede sig saaledes:

Sverige	1 277 decitons
Østerrige-Ungarn	3 783 ”
Rusland	6 094 ”
Finland	1 110 ”

Importen fra Sverige og Rusland er i det forgangne aar steget ganske betydelig.

4. Hummer.

Hummerfisket ved de danske og tyske kyster var betydelig rigere end det foregaaende aar. Derfor sank ogsaa priserne under det vanlige niveau, især i sidste kvartal. I oktober betalte man mk. 1.30 pr. $\mathcal{H}$ (= $\frac{1}{2}$ kg.), i november mk. 1.35 og i december mk. 1.45, medens priserne for samme maaneder i aaret 1899 beløb sig til respektive mk. 1.55, mk. 2.00 og mk. 2.30. Konsumtionen stiger stadig.

Det franske hummerfiske gav et meget daarligt resultat, og da verdensudstillingen lagde beslag paa forholdsvis store mængder af denne vare, kom fransk hummer her blot sjelden i markedet.

Prisen paa den franske vare er steget med næsten 50 pct.

Kontinentalruten Sassnitz—Trelleborg.

Ethvert foretagende, som har til hensigt at lette samfærdselen mellem de forenede riger og andre lande, bør naturligvis hilses med glæde og være al opmuntring værd. For en forretningsmand er det selvforstaaeligt af den allerstørste betydning, at denne samfærdsel gjøres paa samme tid saa hurtig og saa billig som muligt. Mangen handelsartikel kan rent ud ikke exporteres, om ikke tiden for transporten er afpasset efter dens beskaffenhed. Det turde f. ex. kunne blive et spørgsmaal, om ikke de under det forløbne aar hersteds ofte hørte klagemaal over den fra Sverige og Norge importerede ferske silds kvalitet just havde sin grund i langsom transport, hvorunder varen har taget skade.

Da kontinentalruten Sassnitz—Trelleborg nu under sin mere end treaarige tilværelse har kunnet tilstrækkelig vise, at den i mange henseender staar foran andre samfærdselsforbindelser mellem de forenede riger og Tyskland, og da denne rute her i Berlin har oprettet et reise- og oplysningsbureau, turde det være til nytte her at give en kort oversigt over trafikken paa denne linje.

Hvad først persontrafikken betræffer, saa er denne vokset fra 20 436 passagerer i aaret 1898—1899 til 23 057 i 1899—1900. Da rederiselskabets regnskabsaar løber fra 1ste mai til 1ste mai, foreligger endnu ikke nogen udredning for det sidste aar.

Med Kristiania har linjen iaar fra den 1ste mai til den 1ste oktober en blot 28 tîmers forbindelse i begge retninger:

Afgang fra Berlin	kl. 7.30	efterm.,	ankomst til Kristiania	kl. 11.13	efterm.
— „ Kristiania „	7.10	form.,	— „ Berlin „	11.10	form.

Alle andre linier opviser en tid af 34—36 timer mellem disse to steder.

Angaaende godstrafiken, som for en stor del udgjordes af fisk og tyttebær, meddeles et sammendrag for aarene 1898 og 1900. Under det førstnævnte, det første hele kalenderaar, i hvilket linjen har bestaaet, steg den befordrede godsmængde til 3 360 tons, i aaret 1900 til 4 188 tons. Der raader om linjen blot én mening, nemlig at godstrafiken er i stadigt stigende, og inden tyske forretningskredse mener man, at hvis linjen blev mere kjendt, vilde dens godstrafik have de største forudsætninger for at vokse betydelig.

Et svagt punkt er tarifen for vognladningsgods. Medens hvert enkelt lands jernbanetakster opviser 10, resp. 12 specialtarifer, har den gennemgaaende tariffakt blot én tarif for vognladningsgods, hvorved omtrent det halve antal varer kommer til at fordyres i transporten.

Det kan indtil videre paapeges, at alle ulemper bedst undgaaes ved, at

tyask vare forsendes efter tysk exporttarif til Sassnitz med angivelse paa fragtseddelen om, at varen skal viderebefordres over Trelleborg til bestemmelsesstedet efter svensk, resp. norsk og svensk specialtarif. Linjens agentur i Sassnitz fordrer for sit bryderi blot en ringe erstatning, kontinentalkontoret i Trelleborg ligesaa, samt besørger desuden al toldbehandling, hvis forsendelse sker til et sted, som ikke har toldkammer.

Hvis tysk, norsk eller svensk exportør skulde ville vide omkostningerne ved en fragtsendelse, er det herværende bureau istand til at give oplysning om hvilkensomhelst fragt fra Sassnitz over Trelleborg til norsk eller svensk jernbanestation, som er optagen i den svensk-norske indre samtrafik, d. v. s. til snart sagt hver eneste station i de forenede riger.

Som et ønskværdigt maal for fremtiden staar det saaledes, at kjendskab til linjen og de fordele, den byder, maatte spredes saa meget som muligt, samt at jernbanemyndighederne maatte indføre lempeligere og mere specialiserede takster. Da det, som paaapeget, turde ligge i de norske og svenske forretningsmænds egen interesse at faa sine varer befordrede saa hurtig og billig som muligt, er det klart, at de med alle midler bør søge at fremme denne rute. Saaledes burde der f. ex. ved bestillinger fra Tyskland i tilfælde, hvor saadant kan ske, altid særskilt anholdes om varernes forsendelse over Sassnitz—Trelleborg eller endnu bedre, om korrespondancen med udlandet forsynes med en trykt anmodning i denne retning.

Generalkonsulatets adresse og kontortid. Generalkonsulatets embedslokale er fra og med den 12te januar 1901 tilflyttet Jägerstr. 49/50; dets telefonnummer er Amt I: 4262, og den officielle kontortid alle hverdage kl. 10—1, men i regelen træffes personalet til kl. 5 efterm.

Reklamationer i anledning af toldmulkter i Rusland.

Ifølge indberetning fra Hans Majestæts legation i St. Petersburg er den i hefte 10. 1901 indtagne redegjørelse for fremgangsmaaden ved fremsættelse af reklamationer i Rusland i anledning af mulktter ilagte fartøi eller ladning for forseelser mod toldanordningerne, ved udfærdigelsen af toldreglementet af 15de mai d. a. forsaavidt undergaaet forandring, som de deri omhandlede lovbestemmelser er blevet delvis erstattede med nye.

For at bringe den tidligere redegjørelse à jour skal her først anføres, hvad slags forseelser mod toldanordningen findes angivet i det nye reglement, med anførelse af straf derfor. § 47 handler om undladelse af inden foreskreven tid at indlevere angivelsesdokumenter; saadan undladelse straffes med bøder paa indtil 3 pct. af toldens beløb. § 204 siger, at hvis angivelsesdokumenternes opgaver med hensyn til varernes kvalitet og beskaffenhed ikke stemmer med det virkelige forhold, skal den, som har at disponere over varerne, — saafremt han driver handel og industri, være underkastet,

hvad der findes bestemt i de derpaa følgende artikler 285—296. Personer, som ikke tilhører nysnævnte kategorier, ilægges ifølge § 297 bøder kun i de tilfælde, hvor de befindes med hensigt at have givet urigtige opgaver. I de omhandlede §§ 285—291 opregnes følgende slags forseelser, med de derfor bestemte straffe, nemlig: angivelse af varer efter lavere toldtarif end rigtigt er; angivelse af for liden kvantitet; naar forskjellen mellem den angivne og virkelige kvantitet udgjøres af varer, der er belagt med en højere told end resten; toldpligtige varers angivelse som toldfrie; angivelse under falsk betegnelse af varer, som det er forbudt at indføre; falsk oprindelsesbetegnelse samt forfalsket faktura eller specifikation, naar saadant dokument ligger til grund for toldbehandlingen.

Hvad der i §§ 98—102 er fastsat angaaende fremgangsmaaden ved fremsættelse af klage over den maade, hvorpaa varerne er blevet klassificeret og kvantiteten deraf bestemt, gjælder ogsaa med hensyn til ansøgninger om fritagelse for ilagte bøder. Toldkammerets beslutninger kan paakjæres hos tolddepartementet inden 3 uger, og klagerne indgives til det toldkammer, som har truffet den paaklagede bestemmelse, og som har inden 7 dage at indsende klagerne til tolddepartementet. Denne sidste bestemmelse er ny.

Tolddepartementets beslutninger kan paakjæres hos finansministeren inden 3 uger. Han har ret til at eftergive bøder, naar det kan bevises, at forseelsen er blevet begaaet uden retsstridig hensigt. Over finansministerens afgjørelse kan klage indleveres til senatets 1ste departement inden forløbet af 3 uger.

De anvisninger, som i den forrige redegjørelse gaves med hensyn til formen for og fremgangsmaaden ved indlevering af ansøgninger, kan fremdeles ansees for at have fuld gyldighed.

Derimod savnes nærmere bestemmelser tilsvarende § 1673 og de deri citerede §§ 1434—1467, 1470—1471 og 1472 i det ældre reglement. Bestemmelserne om bøder for skippere ved feil i deklaration eller konnossement samt ved andre forseelser mod toldbestemmelserne undergaar for nærværende revision, og i paavente af dennes tilendebringelse maa vistnok de ældre bestemmelser ansees for at være gjældende.

Ved det nye reglement er der i den russiske toldlovgivning indført delvis nye principer, hvoraf de ikke mindst vigtige er afskaffelsen af mellemmand ved toldklarering, afskaffelse af toldoppebørselsbetjentenes andel i ilagte bøder samt endvidere det princip, at til grund for toldbehandlingen kan lægges, foruden deklaration af varemottageren eller fragtbrev og konnossement eller mundtlig forklaring tillige originalfakturaer og specifikation. Om denne fremgangsmaade ved klarering paa den ene side formindsker anledningerne til misforstaaelse og bøder, saa medfører den paa den anden side, at den allerstørste nøiagtighed ved udskrivelse af deslige papirer maa iagttages.

Hvis foretagne forandringer og raderinger deri er behørig paraferede af udstederen, undgaar skipperen ansvar for samme.

Marseille.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konstitueret konsul, vicekonsul F. Westrup,
dateret 30te september 1901.*

Den norske skibsfart i 1900.

	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	-	-	14	11 506	14	11 506	8	5 518	2	2 725	10	8 243
Seilskibe	-	-	7	3 563	7	3 563	-	-	9	3 487	9	3 487
Sum	-	-	21	15 069	21	15 069	8	5 518	11	6 212	19	11 730
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	17	12 066	17	12 066	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	3	1 336	3	1 336	-	-	2	832	2	832
Sum	-	-	20	13 402	20	13 402	-	-	2	832	2	832
Totalsum af ladede fartøier.	-	-	41	28 471	41	28 471	8	5 518	13	7 044	21	12 562
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	7	5 501	7	5 501
Seilskibe	-	-	4	1 018	4	1 018	-	-	1	553	1	553
Sum	-	-	4	1 018	4	1 018	-	-	8	6 054	8	6 054
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	16	11 451	16	11 451
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	505	1	505
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	17	11 956	17	11 956
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	4	1 018	4	1 018	-	-	25	18 010	25	18 010

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 481 338.oo,
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 99 158.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 35 dr. 31 091 tons, til hovedstationen 26 dr. 23 958 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 862.24, ved vicekonsulsstationerne kr. 795.67; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 260.08. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 312.38, ved vicekonsulsstationerne kr. 417.16; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 520.96. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 781.04.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 258.88, i svenske sager kr. 174.89, i andre sager kr. 23.04, ved vicekonsulsstationerne kr. 1.50.

Den svenske skibsfart paa distriktet i aaret omfatter:

	Antal.	
Ankomne: fra Sverige med ladning	4	2 529 tons
„ andre lande med ladning	25	23 981 „
„ „ — i ballast	6	4 581 „
Tilsammen	35	31 091 tons
Afgaaede: til Sverige med ladning	14	11 260 tons
„ andre lande med ladning	8	6 591 „
„ „ — i ballast	14	14 365 „
Tilsammen	36	32 216 tons

Den svenske skibsfart i sin helhed udgjorde:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
mod i aaret 1899	67	61 457	4	1 850	71	63 307
„ - — 1898	47	39 646	4	2 123	51	41 769
„ - — 1897	49	39 165	18	5 784	67	44 949
„ - — 1896	46	33 117	11	3 834	57	36 951
„ - — 1896	78	51 944	14	5 164	92	57 108

Den norske skibsfart paa distriktet havde følgende omfang:

	Ant.	Tons.
Ankomne: fra andre lande med ladning	41	28 472
„ „ — i ballast	4	1 018
Tilsammen	45	29 490
Afgaaede: til Norge med Ladning	8	5 518
„ Sverige „ —	2	474
„ andre lande med ladning	11	6 571
„ „ — i ballast	25	18 010
Tilsammen	46	30 573

Den norske skibsfart i sin helhed udgjorde:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1900	64	48 767	27	11 296	91	60 063
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

En gennemgaaende formindskelse synes at have indtruffet, og saavel dampskibe som seilskibe er rammet deraf. Øgningen ifjor for seilskibene va. blot tilfældig; nedgangen for dampskibene er mere at lægge merke til; den har i femaarsperioden været temmelig jevn og sees ved en sammenligning med aarene 1899 og 1895 at være ikke mindre end resp. 25 pct. og 52 pct. Da den skandinaviske skibsfart paa distriktet altid er mere eller mindre fluktuerende, er det vanskeligt med nogen bestemthed at ytre sig om aarsagerne dertil, som snarere er tilfældige end baserede paa nogen fast grund. Den siden forrige aar paabegyndte subvenerede linje turde komme til at have sin gode indflydelse. I august maaned paagik her en større streik blandt alle arbejdsklasser, som er sysselsatte med skibsfarten, og det er utvilsomt, at den har afledet fra denne havn ikke ubetydelig tonnage.

De norske fartøier har optjent følgende bruttofragtbeløb:

	Dampsk.	Seilsk.	Tilsammen.
1900	frs. 442 185	frs. 364 060	frs. 806 245
1899	” 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

Formindskelsen i fragtførtjenesten har noget saa nær fulgt bevægelsen i tonnagen; dog er det merkeligt at finde, ved en sammenligning med det næst foregaaende aars zifre, at den udgjør ikke mindre end 43 pct., medens den tilsvarende sammenligning i drægtighed blot beløber sig til 25 pct.

Af beløbet for aaret 1900 falder paa:

	Dampsk.	Seilsk.	Tilsammen.
Ankomne	frs. 420 315	frs. 248 210	frs. 668 525
Afgaaede	” 21 870	” 115 850	” 137 720

Den ovenangivne totalfart paa distriktet er saaledes fordelt:

	Antal.	Tonnage.
Marseille	52	33 872
Cette	25	15 975
Nizza	8	7 628
Toulon	4	1 546
Port-de-Bouc	2	1 042

Blot havnen Nizza viser øgning.

Under norsk flag fandt følgende varetransport sted:

Til Marseille indkom 14 dampskibe drægtige 11 506 r.-t. for at losse eller laste, hvoraf 2 ladninger kul fra England (Cardiff og Newcastle), 1 ladning (1 800 t.) kul samt jernbanevogne fra New York, 2 ladninger harpiks fra England (Manchester og London), 1 ladning arachidenødder fra Bathurst. Af disse udexpederedes 8 drægtige 5 518 r.-t. til Kristiania med stykgods samt 1 med stykgods til New York.

11 norske seilskibe drægtige 4 581 r.-t. indkom hid, hvoraf 4 med kopra fra Stillehavsøerne, 1 med pitchpine fra Florida, 1 med sukker fra Guadeloupe og 1 med trælast fra Fiume.

Af disse afseilede 2 med stykgods til Pointe-à-Pitre og Laguna, 1 med stykgods og salt til St. Denis, 3 med teglsten til Progreso og Havana samt 2 med oljekager til Stockholm og Kalmar.

Til Cette indkom ialt 13 norske fartøier drægtige 8 294 r.-t., hvoraf 1 seilfartøi dr. 504 r.-t. med trælast fra Onega; af dampskibene lossede 3 kul fra Sunderland, Liverpool og Newcastle, 7 bitumen fra Liverpool, Manchester og London, 1 fosfat fra Beaufort, hvorhos lossedes en del sulphate de cuivre, pyrite de fer og olje. Samtlige fartøier afgik i ballast.

I de øvrige havne lossedes: 4 ladninger kul fra Newcastle, South Shields og Swansea i Nizza; 1 ladning kul fra Sunderland og 1 ladning trælast fra Fiume i Toulon. I Port-de-Bouc indtoges en ladning salt for Madagascar.

For norsk regning indkjøbtes i aaret et fransk seilskib drægtigt 414 r.-t. og 2 dampskibe drægtige resp. 373 og 1 012 r.-t., det ene fransk og det andet græsk.

Fragtnoteringerne med særligt hensyn til forud angivne ture paa distriktet opgives at have været:

Indgaaende:

Trælast		pr. std. (dampskib)	Piteå frs. 95.00.
—		— (seilskib)	Sundsvall frs. 77.00,
			Fiume frs. 12.50,
			Florida 115 sh.
Jern		pr. ton (dampskib)	Stockholm frs. 14.00, 16.00
			à 18.00
Kul		— („)	Cardiff 11 sh. à 11 sh. 6 d,
			Newport 10 sh.,
			Newcastle 9 sh. 6 d.
Beg		— („)	Manchester 10 sh. 5 d.
Sukker		— (seilskib)	Guadeloupe frs. 42.00.
Arachidenødder		— (dampskib)	Gambia frs. 30,
			Foundiougue frs. 30,
			Bathurst frs. 26.

Kopra	pr. ton (seilskib)	Levuka	52 sh. 6 d
		Fidjiørerne	52 " 6 -
		Venskabsørerne	47 " 6 -
		Samoa	mrk. 47.50
U d g a a e n d e :			
Oljekager	pr. ton (dampskib)	Stettin	10 sh.
Do.	— (seilskib)	Stockholm (juni)	15 " 6 d
		Kalmar (novbr.)	21 " "
Stykgods:			
Teglsten	pr. ton (dampskib)	Rufisque	fr. 30,
	— (seilskib)	Pointe-à-Pitre	" 12,
		Havana	" 14,
		Port Elizabeth	" 23,
		St. Denis	" 25,
		Progreso	" 23,
		Laguna	" 23.

En del af de paa distriktets havne farende dampskibe har gaaet i maanedsbefragtning.

Til Marseille er ifølge toldopgaverne følgende artikler indført fra Norge og Sverige:

Bygningsvirke :	Sverige.	Norge.
Tykkelse over 80 m/m	kg. 116 000	—
Do. fra 35 til 80 m/m	" 4 830 000	—
Do. 35 m/m og derunder	" 10 114 000	—
Træmasse, mekanisk	" 10 334	—
Do., kemisk	" 20 056	kg. 20 416
Jern	" 360 300	—
Fyrstikker og træ til saadanne	" 148 046	—
Maskiner og værktøi	" 8 428	" 14 400
Stokfisk	—	" 53 150
Klipfisk	—	" 290
Tran	—	" 66 977
Fiskeoljer, andre slags	—	" 4 650
Taugverk	—	" 3 400
Husgeraadsartikler og metalarbejder	—	" 639
Diverse	—	" 499

Fra konkurrerende lande opgives at være indført:

Trælast:	Tykkelse over 80 m/m.	35 t. 80 m/m.	Under 35 m/m.
De Forenede Stater	kg. 9 330 000	kg. 1 383 000	kg. 2 904 000
Østerrige	" 11 665 000	" 700 000	" 775 000
Italien	" 124 000	" —	" —
England	" 38 000	" —	" —
Rusland	" 26 000	" 9 860 000	" 12 236 000
Kanada	" —	" 7 544 000	" 775 000
Rumænien	" —	" —	" 2 547 000
Træmasse:	Mekanisk.	Kemisk.	
Kanada	kg. 152	kg. —	
Tyskland	" 30 134	" —	
Belgien	" 30 441	" —	
Østerrige	" —	" 45 164	

Jern (i stænger):

England	kg. 80 290
Italien	” 11 500
Belgien	” 13 327

Fyrstikker og emner til saadanne:

Rusland	kg. 181 308
Tyskland	” 140 741
Belgien	” 486 151

Stokfisk (uden tvivl norsk vare):

Tyskland	kg. 46 503
--------------------	------------

Sild:

England	kg. 2 020
-------------------	-----------

Torskelevertran:

Tyskland	kg. 20 716
--------------------	------------

Andre fiskeoljer:

De Forenede Stater	kg. 43 440
England	” 22 604

Følgende artikler er blevet udført fra Marseille til Norge og Sverige:

	Sverige.	Norge.
Oljekager	kg. 1 385 000	kg. —
Gryn	” 1 115 884	” 7 929
Oljer, forskellige	” 412 375	” 347 524
Mandler og nødder	” 179 476	” 27 978
Okker	” 166 948	” 86 103
Bitume	” 105 000	” 62 000
Vine og likører	lit. 87 750	lit. 9 948
Dyrefedt	kg. 52 830	kg. —
Flasker, fulde	” 50 262	” 7 984
Lakrits	” 28 555	” 4 142
Tegl og jordarter	” 24 888	” —
Gummi	” 21 084	” 1 150
Makaroni	” 19 503	” 31 679
Nedlagt frugt	” 11 311	” 3 249
Magnesia	” 10 800	” —
Sæbe, ikke parfumeret	” 10 632	” 7 677
Træ, finere sorter	” 7 000	” —
Kobberplader	” —	” 5 557
Møbler	” 5 000	” —
Afskallede arachidenødder	” 3 600	” —
Harpiks	” 3 500	” —
Voks	” 2 473	” —
Bær, forskellige slags	” 2 458	” —
Talk	” 2 000	” —
Kork, arbeidet	” 1 779	” 1 950

	Sverige.	Norge.
Kaffe	kg. 1 595	kg. —
Nedlagte grønsager	” 1 520	” 3 070
Fajance	” 1 415	” 1 190
Vinsten	” 1 111	” 1 100
Hvedemel	” 1 102	” 2 234
Tørre frugter, forskjel-		
lige slags	” 1 100	” —
Eddike	” 737	” —
Sprit	” 696	” —
Galæbler	” 600	” —
Fjær og dun	” 557	” —
Uld	” 500	” —
Automobiler	” 397	” —
Glasarbejder	” 350	” 1 720
Diverse artikler	” 2 143	” 1 900

Følgende antal af- og paamønstringer har fundet sted i aaret:

Svenske fartøier	afmønstrede 7
	paamønstrede 33
Norske —	afmønstrede 70
	paamønstrede 77

En sømand rømte fra et norsk fartøi.

Af opsparede hyrebeløb er blevet hjemsendt for svenske sømænd frs 500.00., for norske sømænd frs. 500.00.

Skibsfarten paa Marseille i sin helhed fremgaar af følgende sammendrag:

	Antal.	Tonnage.	Varemængde i tons.
Ankomne	8 543	6 164 431	3 814 751
Afgaaede	8 531	6 131 823	2 541 065
Tilsammen	17 074	12 296 254	6 355 816
1899	17 819	12 590 738	6 453 419
Formindskelse	745	294 484	97 603

angivne totaldrægtighed fordeles sig saaledes:

	dampskibe 93.19 pct.,	seilskibe 6.81 pct.
Franske flag	— 48.39 ”	— 4.06 ”
Fremmede nationer	— 44.80 ”	— 2.75 ”

Der tilkommer saaledes det franske flag 52.45 pct. og andre nationers 47.55 pct., hvoraf paa den engelske noget over halvdelen eller 25.06 pct.

Aarets skibsfart paa Marseille, sammenlignet med næst foregaaende aar, er formindsket med 2.33 pct.

Af fremmede nationers fartøier er ankommet:

	Antal.	Tonnage.
Britiske	678	1 551 839
Italienske	637	349 067
Spanske	416	286 801
Græske	199	157 264
Østerrigske	166	139 599
Hollandske	87	146 127
Japanske	26	99 545
Tyske	62	85 390
Russiske	33	38 536
Danske	28	24 146
Svenske	26	23 959
Tyrkiske	21	16 234
Norske	25	16 087
Diverse	5	8 377

Bortset fra den store konkurrence med andre havne, som aarlig gjør sig mere og mere merkbar, har Marseille i det forløbne aar havt at kjæmpe med alvorlige streiker blandt saa godt som alle arbejdsklasser, hvis sysselsættelse har indflydelse paa skibsfarten. Aarsagen til den ovenangivne formindskelse turde for største delen være at søge i disse streiker, thi et stort antal hid destinerede fartøier nødedes til at afgaa til andre havne for at losse eller laste. Disse tvungne afbrydelser i den daglige maritime rørelses jevne gang kunde ikke andet end forårsage en meget alvorlig forstyrrelse i skibsfartens udvikling. Denne udvikling var allerede før ikke saa særdeles tilfredsstillende, da Marseille helt siden det nye regime traadte i kraft, 1892—93, blot med vanskelighed har kunnet vedligeholde sin gamle fremstaaende plads. Man har i aarets løb i de maritime og kommercielle kredse været mere end vanligt virksom for paa bedste maade at befordre handelens og skibsfartens udvikling. Et „Syndicat des exportateurs“ er blevet dannet for særlig at virke for exporten i forening med opretholdelsen af byens vidtberømte industrielle kræfter.

Der har været talt meget om forslaget om her at oprette en frihavn, et spørgsmaal, som er blevet optaget med stor interesse ikke blot her paa pladsen, men ogsaa inden mere bestemmende kredse.

Det for Marseille saa vigtige kanalprojekt, hvorved havnen vilde komme i forbindelse med Rhônefloden, har gjort et lovende skridt fremad, og med livlige forhaabninger imødesees paabegyndelsen af dette storartede arbejde.

Handelskammeret har i aaret udrettet meget for havnens forbedring og udvikling. Arbejderne paa et nyt havnebassin har foregaaet med kraft, og nye kræfter er blevet stillet til forføining med nutidens bedste hjælpemidler for losning og lastning. Kammeret har udbetalt over 100 000 francs til diverse skoler og institutioner i handelens og søfartens interesse. Særlig opmuntring er blevet tildelt „l'enseignement colonial“. Det er med rette blevet anmerket, at den studerende ungdom ikke tilstrækkelig egner de franske kolonier sin opmærksomhed og viser ringe interesse for udviklingen af de kommercielle forbindelser mellem disse og moderlandet. Handelen med en stor del af kolo-

nierne ligger i hænderne paa udenlandske firmaer, og visse kolonier har til dato til og med savnet direkte forbindelse med moderlandet.

Det turde være af interesse at tage under overveielse blandt vore eksportører, om det ikke skulde være umagen værd at forsøge at etablere forbindelser med nogle af disse kolonier over Marseille.

Dampskebsforbindelserne mellem de forenede riger og Marseille er noget saa nær regulære, og det vilde vel eventuelt være muligt yderligere at forbedre disse. Kommunikationerne mellem Marseille og de mere betydelige kolonier frembyder betragtelige fordele for videre befordring. Den i andre lande praktiserede idé med vareoplæg turde her fortjene at vises opmærksomhed. Marseille har til alle tider været en vigtig transithavn ikke blot for udeneuropæiske trakter, men ogsaa for andre Middelhavshavne, og den nyder fremdeles som saadan udelst anseelse. Adskillige svenske og norske eksportartikler turde taale at bære disse transitudgifter, og det er utvilsomt, at fordelene for kjøbere ved at have varen for haanden paa toldoplæg snart vilde gjøre sig gjældende. Man hører her ofte klage over, at i Sverige og Norge kjøbte varer er urimelig længe paa veien, og hvorledes vil det vel da være paa fjernere steder af mindre betydning. Vore vigtigere eksportartikler gaar nu gjennem nordeuropæiske mellemhænder, og mon det ikke i mange tilfælde vilde være fordelagtigere paa denne maade at undgaa disse mellemhænder, naar konkurrencen er saa skarp, at i mange forretninger fortjenesten beror paa en haarsbred? Idéen, som ingenlunde er ny, er optaget til nærmere undersøgelse.

Indhold: Berlin s. 769. — Marseille s. 808. — Reklamationer i anledning af toldmulkter i Rusland s. 806.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 18. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Barcelona.

Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul Malte Ameen, dateret 30te august 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	8 581	62	41 898	75	50 479	1	722	17	12 014	18	12 736
Seilskibe	-	-	1	364	1	364	-	-	-	-	-	-
Sum	13	8 581	63	42 262	76	50 843	1	722	17	12 014	18	12 736
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	24	15 558	106	64 189	129	79 747	51	33 266	195	119 250	246	152 516
Seilskibe	-	-	3	278	3	278	1	329	1	96	2	425
Sum	24	15 558	109	64 467	133	80 025	52	33 595	196	119 346	248	152 941
Totalsum af ladede												
fartøier	37	24 139	172	106 729	209	130 868	53	34 317	213	131 360	266	165 677
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	57	37 278	57	37 278
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	57	37 278	57	37 278
Konsulatdistrik-												
forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	197	124 143	197	124 143	-	-	80	50 944	80	50 944
Seilskibe	-	-	2	425	2	425	-	-	3	278	3	278
Sum	-	-	199	124 568	199	124 568	-	-	83	51 222	83	51 222
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	199	124 568	199	124 568	-	-	140	88 500	140	88 500

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 623 020.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 390 600.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 1 528 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 105 dr. 91 631 tons, hvoraf til hovedstationen 17 dr. 17 520 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 164.65, ved vicekonsulsstationerne kr. 9 157.35; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 743.32. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 994.68, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 683.66; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 550.51. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 10 593.83.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 225.14, i svenske sager kr. 104.00, i andre sager kr. 3.96; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 1 116.28, i svenske sager kr. 227.30.

Sjøfart. De forenede rigers skibsfart paa dette distrikts konsulsstationer har i aaret 1900 været som følger:

	Med ladning.		I ballast.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske fartøier:						
Ankomne fra Norge . . .	37	24 139	—	—	37	24 139
— - andre lande . .	172	106 729	199	124 568	371	231 297
Tilsammen	209	130 868	199	124 568	408	255 436
Afgaaede til Norge . . .	53	34 317	—	—	53	34 317
— - andre lande . .	213	131 360	140	88 500	353	219 860
Tilsammen	266	165 677	140	88 500	406	254 177
Svenske fartøier:						
Ankomne fra Sverige . .	10	6 205	—	—	10	6 205
— - andre lande . .	40	36 124	55	49 302	95	85 426
Tilsammen	50	42 329	55	49 302	105	91 631
Afgaaede til Sverige . .	32	26 981	—	—	32	26 981
— - andre lande . .	39	37 336	30	24 645	69	61 981
Tilsammen	71	64 317	30	24 645	101	88 962

Om hertil lægges de ved aarets begyndelse og ende overliggende skibe, viser det sig, at distriktets konsulsstationer i aaret 1900 besøgte af ialt 410 norske skibe dr. 256 205 tons og 106 svenske skibe dr. 92 735 tons, som lossede eller lastede. Hertil kommer yderligere 3 norske dr. 1 528 tons og 2 svenske dr. 1 584 tons, som indkom kun for at afhente ordre etc.

De fartøier, som i aaret lossede eller lastede, fordeles sig paa de enkelte konsulsstationer saaledes:

Stationer:	Norske skibe.		Svenske skibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Barcelona	78	51 612	18	18 624	96	70 236
Alicante	17	9 954	12	12 242	29	22 196
Almeria	22	14 073	6	5 549	28	19 622
Cartagena	25	22 801	7	6 923	32	29 724
Denia	27	15 772	2	1 915	29	17 687
Mahon	—	—	—	—	—	—
Malaga	68	45 089	16	13 020	84	58 109
Palma	—	—	2	821	2	821
Tarragona	37	24 967	13	10 071	50	35 038
Torreveja	9	3 924	5	4 117	14	8 041
Valencia	127	68 013	25	19 453	152	87 466
Sum	410	256 205	106	92 735	516	348 940
Imod i aaret 1899	483	241 801	103	80 231	586	322 032
” - ” 1898	339	171 304	74	55 576	413	226 880
” - ” 1897	448	215 811	85	62 924	533	278 735
” - ” 1896	343	155 051	106	78 321	449	263 372
” - ” 1895	351	150 982	61	38 446	412	189 428

Ved sammenligning med det sidst forløbne aar viser der sig altsaa for svenske skibe en forøgelse af 3 stk. og 12 304 tons, medens den norske skibsfart viser en nedgang i antallet med ikke mindre end 70 stk., med en samtidig forøgelse i tonnagen af 26 918 tons. Imidlertid kan ikke nogen bestemt slutning angaaende vor skibsfart paa dette distrikt i sin helhed drages af disse zifre, da som allerede angivet, disse zifre kun angaar de havne, i hvilke de forenede riger har konsulær repræsentation. For de øvrige spanske Middelhavshavne findes ingen fuldstændig statistik angaaende antal og drægtighed af de besøgende norske og svenske skibe.

Ligeledes maa, med hensyn til ovenstaaende zifferopgaver bemærkes, at et ret stort antal skibe under en og samme reise besøgte flere af distriktets havne og undertiden endog samme havn mere end én gang. Især er dette naturligt tilfældet med den statssubvenerede saakaldte norsk-spanske linies baade, for hvis besøg følgende tabel redegjør:

Dampskibets navn:	Paa udreiserne.		Paa hjemreiserne.	
	Besøgte havne.	Ank. dag.	Besøgte havne.	Ank. dag.
„Sicilia“ 722 tons			Tarragona	10de jan.
			Valencia	12te ”
			Denia	14de ”
			Malaga	16de ”
„Sardinia“ 711 t.	Tarragona	13de jan.	Tarragona	12te febr.
	Barcelona	16de ”	Valencia	13de ”
			Malaga	16de ”
„Salamanca“ 590 t.	Tarragona	20de febr.		
	Barcelona	22de ”		

Dampskibets navn:	Paa udreiserne. Besøgte havne.	Ank. dag.	Paa hjemreiserne. Besøgte havne.	Ank. dag.
„Setubal“ 753 t.			Tarragona . . . 12te marts	
			Valencia . . . 13de ”	
			Malaga . . . 16de ”	
„Sicilia“ 722 t. .	Tarragona . . . 13de marts		Tarragona . . . 4de april	
	Bracelona . . . 14de ”		Valencia . . . 5te ”	
			Malaga . . . 8de ”	
„Sardinia“ 711 t.	Tarragona . . . 26de april		Tarragona . . . 23de mai	
	Barcelona . . . 30te ”		Torrevieja . . . 25de ”	
			Malaga . . . 27de ”	
„Setubal“ 753 t.	Malaga . . . 7de mai			
	Barcelona . . . 14de ”			
„Salamanca“ 590 t. .			Tarragona . . . 13de juni	
			Malaga . . . 15de ”	
„Sicilia“ 722 t. .	Tarragona . . . 23de juni		Tarragona . . . 22de juli	
	Barcelona . . . 25de ”		Valencia . . . 25de ”	
			Malaga . . . 27de ”	
„Sardinia“ 711 t. .	Malaga . . . 15de juli		Tarragona . . . 13de aug.	
	Cartagena . . . 18de ”		Valencia . . . 14de ”	
	Valencia . . . 20de ”		Denia . . . 15de ”	
	Tarragona . . . 22de ”		Malaga . . . 24de ”	
	Barcelona . . . 23de ”			
„Salamanca“ 590 t. .	Malaga . . . 11te aug.		Tarragona . . . 10de sept.	
	Cartagena . . . 13de ”		Denia . . . 12te ”	
	Alicante . . . 15de ”		Almeria . . . 19de ”	
	Valencia . . . 17de ”		Malaga . . . 23de ”	
	Tarragona . . . 20de ”			
	Barcelona . . . 21de ”			
„Setubal“ 753 t. .			Denia . . . 4de okt.	
			Malaga . . . 8de ”	
„Sicilia“ 722 t.	Malaga . . . 12te sept.		Tarragona . . . 11te ”	
	Cartagena . . . 15de ”		Valencia . . . 12te ”	
	Valencia . . . 18de ”		Denia . . . 15de ”	
	Tarragona . . . 20de ”		Malaga . . . 18de ”	
	Barcelona . . . 22de ”			
„Sardinia“ 711 t.	Tarragona . . . 15de okt.		Tarragona . . . 9de nov.	
	Barcelona . . . 17de ”		Denia . . . 13de ”	
			Malaga . . . 19de ”	
„Sevilla“ 598 t. .	Tarragona . . . 19de nov.		Tarragona . . . 10de dec.	
	Barcelona . . . 21de ”		Valencia . . . 11te ”	
			Denia . . . 14de ”	
			Malaga . . . 16de ”	
„Sicilia“ 722 t. . .	Tarragona . . . 11te dec.			
	Barcelona . . . 13de ”			

Hvis ud- og hjemreisen betragtes som én tur, har altsaa liniens baade i aaret gjort 16 ture paa distriktet, men i skibslisterne og ovenstaaende paa dem grundede statistik figurerer de som ikke mindre end 76 forskellige skibe med tilsammen 52 233 tons.

Paa en vis maade er ogsaa forholdet lignende med adskillige andre damp-

skibe, især dem, som gik i maanedsbefragtning imellem de spanske Middelhavshavne og engelske eller kontinentale havne, og som ofte saavel for losning som for lastning under en og samme reise har besøgt to eller flere af de førstnævnte havne. Som et belysende eksempel isaahenseende kan anføres, hvorledes en norsk damper kommende med last fra Antwerpen besøgte: 1) Malaga, hvor en del af lasten lossedes uden indtagende af ny last, 2) Barcelona, hvor en del af lasten fra Antwerpen lossedes og ny last for London indtoges, 3) Valencia, hvor last fra Antwerpen lossedes uden indtagende af ny last, 4) Cartagena, hvor last fra Antwerpen lossedes og ny last indtoges for London, 5) Alicante, hvor ligeledes baade lossedes og lastedes som anført, 6) atter Valencia, hvor last indtoges, 7) Burriana, hvor ingen vicekonsul er ansat, og hvor sandsynligvis kun last indtoges, 8) atter Cartagena, hvor lasten kompletteredes, og hvorfra fartøjet afgik til London. Under turen, som praktisk maa betragtes som en og samme reise, har skibet altsaa — foruden Antwerpen og London — besøgt 8 havne, hvoraf 7 konsulsstationer inden dette distrikt, og figurerer for samme reise i skibsstatistiken som 7 fartøier dr. 5 376 tons.

Af de med last ankomne svenske dampskibe er 15 og af de med last afgaaede ditto 23 stk. opgivne at være maanedsbefragtede; for de norske lastede dampskibe er de modsvarende zifre 130 og 181. Dersom fra de med last ankomne og afgaaede norske dampskibe, totalsummen 209 og 266, trækkes den subvenerede lines baade med 34 og 42, staar tilbage respektive 175 og 224, af hvilke det overveiende flertal altsaa gik under „time-charter“, og synes denne befragtningsmaade altsaa af rederierne fremdeles at betragtes som fordelagtig.

I denne forbindelse turde det ikke være af veien at paapege, hvorledes under nysnævnte, nu saa almindelige befragtningsmaade, de forenede rigers konsulter undertiden kommer i en ganske tvetydig stilling. Ifølge disse kontrakter betales ikke alene i almindelighed alle konsulatafgifter ligesom havneudgifter etc. af tidsbefragteren, men kommer ligeledes ofte skibets rederi forskudsvis i besiddelse af maanedsfragten. Strengt taget berøres derfor rederierne ikke direkte af disputer være sig om nævnte afgifter og udgifter eller om fragten for hver enkelt reise under kontrakttiden. Men da det turde være skibsførerens skyldighed — idetmindste paa de steder, hvor befragteren ikke har faste agenter — ikke blot for dennes regning at inkassere fragten, men ogsaa i almindelighed at varetage denne „pro tempore“ reders interesser, og da skibsføreren naturligvis isaahenseende vender sig til sin konsul for raad og bistand, kan det indtræffe — og har det netop indtruffet her i det forløbne aar — at konsulen anmodes om at paatage sig eller idetmindste medvirke til løsningen af en tvist imellem en udenlandsk maanedsbefragter og en udenlandsk lastemodtager eller en udenlandsk myndighed, uden at i selve virkeligheden nogen som helst svensk eller norsk interesse staar paa spil. Om og i hvad mon konsulens indgriben deri er berettiget eller kan gives, er ikke altid saa let at afgjøre.

Med anvendelse af den i sidste aarsberetning angivne beregningsgrund for de bruttofragter, som skulde være optjente af de i „time-charter“ gaaende skibe, hvis disse havde gjort sine reiser under almindelig befragtningskontrakt, er de i aaret 1900 optjente bruttofragter ved vore skibes fragtfart til og fra konsulsstationerne blevet beregnede saaledes:

For norske skibe:

Ankomne fra Norge	kr. 99 980.00
— „ andre lande	„ 1 543 380.00
Sum for ankomne skibe	<u>kr. 1 643 360.00</u>
Afgaaede til Norge	kr. 179 580.00
— „ andre lande	„ 1 211 020.00
Sum for afgaaede skibe	<u>kr. 1 390 600.00</u>
Tilsammen ind- og udgaaede	<u>kr. 3 033 960.00</u>

For svenske skibe:

Ankomne fra Sverige	kr. 154 135.00
— „ andre lande	„ 586 720.00
Sum for ankomne skibe	<u>kr. 740 855.00</u>
Afgaaede til Sverige	kr. 95 820.00
— „ andre lande	„ 339 785.00
Sum for afgaaede skibe	<u>kr. 435 605.00</u>
Tilsammen ind- og udgaaede	<u>kr. 1 176 460.00</u>

Med hensyn til arten af fragtfarten paa distriktet kan siges, at det overveiende flertal af vore dampskibe — og specielt de maanedsbefragede — førte kullaster fra engelske og skotske havne samt vendte tilbage med frugt eller — i mindre antal — minerallaster. Saaledes ankom i aaret 1900 med kul følgende antal dampskibe: til Barcelona 41 norske, 6 svenske; til Valencia 27 norske, 6 svenske; til Malaga 12 norske; til Tarragona 7 norske, 1 svensk; til Alicante 5 norske; til Cartagena 3 norske; til Almeria 1 norsk, 1 svensk; med trælast ankom følgende antal dampskibe: fra Sverige til Barcelona 4 svenske; til Alicante 1 svensk; til Valencia 1 svensk og til Malaga 1 norsk; fra Finland: til Barcelona 2 svenske, 2 norske; til Alicante 2 svenske, 1 norsk; til Cartagena 1 svensk, 1 norsk; til Tarragona 1 svensk; fra Nordamerika og Canada til Barcelona 3 og til Malaga 2 norske. Med klipfisk ankom fra Norge (ikke medregnet de s. k. rutebaade) følgende antal norske dampskibe: til Barcelona 1, Alicante 1, Tarragona 1 og fra Island direkte 7 norske til Barcelona. Som ankomne med stykgods er antegnede: fra England til Barcelona 2 norske; til Valencia 3 norske; til Malaga 1 norsk, 8 svenske; fra Antwerpen til Barcelona 2 norske; til Alicante 5 norske; til Valencia 5 norske, 1 svensk; til Malaga 4 norske; til Cartagena 2 norske; fra Rouen eller Havre til Malaga 12 norske. Med „glassand“ eller „sølvsand“ kom fra Rouen til Barcelona 2 norske og 1 svensk; til Cartagena 1 norsk.

Med tom fad e fra Havre, Rouen eller Cette til Alicante 7 svenske; til Valencia 4 svenske. Med talg fra London til Barcelona 2 norske; med gjødningsstof fra England til Valencia 6, til Almeria 1, Alicante 1, Malaga 1 og Torrevieja 1, alle norske. Med hvede fra Arkangel til Barcelona 1 norsk.

Af de afgaaede dampskibe førtes: frugter, friske og tørrede, af forskjellig slags (tildels ogsaa vin og stykgods) til England fra Valencia 85 norske, 13 svenske, fra Denia 18 norske, fra Malaga 9 norske, fra Almeria 16 norske, 2 svenske, fra Cartagena 6 norske og fra Tarragona 6 do.; til Antwerpen, Rotterdam, Hamburg etc., fra Valencia 8 norske, 3 svenske, fra Malaga 1 norsk, 2 svenske, fra Denia 1 norsk, fra Almeria 1 do.; til Sverige fra Almeria 2, fra Denia 2 og fra Malaga 12, alle svenske; hovedsageligst vin (tilligemed diverse stykgods, nødder etc.) fra Tarragona til Sverige 11 svenske, til Cette 1 svensk, til Montreal 1 norsk; fra Valencia til Rouen 4 svenske, fra Alicante til do. 5 do., fra Malaga til Havre 13 norske. Med jernmalm afgik fra Cartagena til England 5 norske, 2 svenske, fra Almeria til do. 2 svenske; med zinkmalm fra Cartagena til Antwerpen 2 svenske, 1 norsk; med bly fra Cartagena til England 6 norske, 1 svensk, fra Malaga til do. 4 norske, 1 svensk, fra Alicante til do. 1 norsk; salt førtes fra Torrevieja til Norge af 7 norske, til Sverige af 3 svenske dampskibe; olie kager fra Barcelona til London af 2 norske.

I disse opgaver indgaar ikke den subvenerede norsk-spanske linies baade, hvilke hidførte hovedsagelig klipfisk, tran, træmasse, træ etc., og paa tilbagereisen indlastede frugter og vin. Kun i mindre kvantiteter erholdt disse baade last fra spanske til italienske havne og vice versa.

Ligesom i de senest foregaaende aar besøgte distriktets konsulsstationer i aaret 1900 af yderst faa svenske og norske seilfartøier. I de ovenfor (side 818) givne totalzifre indgaar seilskibene med 8 stk. svenske dr. tilsammen 2906 tons og 6 norske dr. 1067 tons. Af de svenske ankom 1 i ballast og de øvrige 7 med trælast, nemlig: fra Sverige til Valencia 2, til Malaga 1, til Palma 1, samt fra Finland til Cartagena 1, til Palma 1, til Torrevieja 1. Af disse afgik kun 2 med last, nemlig fra Torrevieja med salt, 1 til Sverige og 1 til Buenos Aires. Af de norske seilskibe ankom 4 med last, nemlig med talg fra Fray Bentos til Barcelona 1, med klipfisk fra Newfoundland og Labrador til Valencia 2 og til Alicante 1. Med last afgik 1 med salt fra Torrevieja til Norge og 1 med olie fra Malaga til Goole. Et solgtes i Barcelona til udenlandsk rederi.

Forandringerne i skibsbesætningerne har i aaret 1900 været følgende:

Paa norske skibe:

Afmønstredes i Barcelona	nordmænd	8,	udlændinge	6,	ialt	14
— i Malaga	—	2	—	2	„	4
— i Tarragona	—	2	—	—	„	2
— i Valencia	—	1	—	—	„	1

Tilsammen afmønstredes nordmænd 13, udlændinge 8, ialt 21

Paamønstredes i Barcelona	nordmænd	4	udlændinge,	3,	ialt	7
— i Malaga	—	1	—	4	„	5
— i Tarragona	—	2	—	—	„	2
— i Valencia	—	1	—	2	„	3

Tilsammen paamønstredes nordmænd 8, udlændinge 9, ialt 17

Paa svenske skibe:

Afmønstredes: i Barcelona 1 og i Valencia 2 udlændinge
Paamønstredes i Tarragona 1 og i — 1 —

Angaaende skibsfarten i det hele paa Spanien giver den officielle statistik følgende cifre for fra udlandet med last ankomne og til udlandet med last afgaaede skibe:

Ankomne:	Aaret 1898.		Aaret 1899.		Aaret 1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Dampsk. spanske .	4 719	3 946 361	5 039	4 247 192	5 186	4 511 231
— fremmede	3 232	2 917 912	3 517	2 962 534	3 088	2 567 607
Seilskibe spanske .	1 225	73 874	1 196	80 914	1 234	95 739
— fremmede	615	125 859	729	146 096	653	158 160
Ialt ankomne	9 791	7 064 006	10 481	7 436 736	10 161	7 332 737

Afgaaede:

Dampsk. spanske .	5 345	4 886 435	5 326	5 187 009	5 837	5 972 899
— fremmede	7 934	7 420 136	8 393	7 640 135	7 157	6 537 661
Seilskibe spanske .	1 440	74 288	1 337	69 542	1 206	75 237
— fremmede	644	149 412	686	143 775	589	107 119
Ialt afgaaede	15 363	12 530 271	15 742	13 040 461	14 789	12 692 916

I forhold til foregaaende aar viser der sig en ret betydelig nedgang i skibsfarten for de ankomne skibe med 320 stk. dr. 103 999 tons, for de afgaaede med 953 stk. dr. 347 545 tons. Men nedgangen falder udelukkende paa de fremmede skibe; for de spanske viser derimod aaret en anseelig forøgelse med 147 stk. og 264 039 tons for de ankomne dampskibe og med 511 stk. og 785 890 tons for de afgaaede dampskibe. For endel turde dette forhold tilskrives saavel nyindkjøb for spansk regning af fremmede skibe, som tilbageerhvervelse af ældre spanske saadanne, som under den sidste krig temporært og mere eller mindre nominelt turde have været overført til neutralt flag. Erkjendes maa ogsaa, at rederivirksomheden ikke blot i Bilbao og andre nordspanske havne, men tillige i Barcelona m. fl. synes at drives baade med ihærdighed og fremgang. Det er fremdeles hovedsagelig regulære spanske linier, som oprettholder forbindelsen imellem Spanien og dets tabte kolonier i Vestindien, Filipinerne etc., ligesom med de spanske republikker i Sydamerika.

Import og export.

For aaret 1900 foreligger endnu ikke nogen fuldstændig statistik vedrørende Spaniens handelsomsætning med udlandet. Til bedømmelse af aarets resultat i denne henseende har man kun at ty til endel preliminaire opgaver, som offentliggøres her nogen tid efter hvert kalenderaars slutning, og som kun omfatter de største og vigtigste af import- og exportartiklerne og endog med hensyn til disse ikke er videre nøiagtige. For de i denne preliminaire eller „provisoriske“ statistik optagne artiklers værdi i pesetas er slutsummerne for de tre sidste aar følgende:

	1898.	1899.	1900.
Import:	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Raamaterialier	267 847 027	385 907 307	390 110 684
Fabrikvarer	155 351 061	299 691 711	327 195 386
Fødemidler	108 669 846	194 755 078	139 571 350
Guld, uarbejdet og mynt . .	1 857 138	37 996 415	161 330
Sølv, — „ —	69 286 860	35 806 190	5 357 850
Sum	603 011 932	954 156 701	862 396 600

Export:			
Raamaterialier	282 234 825	314 062 699	281 935 861
Fabrikvarer	158 743 358	160 318 422	166 251 460
Livsfor nødenheder	351 949 230	279 186 198	254 735 684
Tilsammen	792 927 413	753 567 319	702 923 005
Guld, uarbejdet og mynt . .	5 185 770	2 855 890	925 810
Sølv, — „ —	16 174 510	11 784 725	20 019 068
Sum	814 287 693	768 207 934	723 867 883

For omhandlede artikler — og med undtagelse af guld og sølv — viser der sig altsaa en nedgang i værdien, hvad angaar saavel import som export, eller henholdsvis pesetas 23 476 676 og 50 644 314, og har importværdien oversteget exportværdien med pesetas 153 954 415. Det turde derfor kunne antages, at i det hele vareudbyttet med udlandet i aaret har været i nedgang, og at saaledes handelsbalancen har stillet sig ufordelagtig for Spanien. Den paa samme maade beregnede underbalance for aaret 1899 var paa det nærmeste lige stor, eller pesetas 152 379 400. Imidlertid viser den fuldstændige og korrigerede statistik for aaret 1899, guld og sølv ikke medregnet, en total importværdi af pesetas 953 397 582 og en ditto exportværdi af pesetas 800 419 074, idet det virkelige overskud af importen over exporten udgjør pesetas 152 978 508. For de tre nærmest foregaaende aar var forholdet modsat. Ifølge en officiel tabel omfattende de 47 aar 1853 til 1899 har i dette tidsrum for 10 aar exporten oversteget importen, nemlig aarene 1853—1855, 1873, 1881, 1888—1889, 1896—1898; iberegnet guld og sølv samt reimporterede spanske og reexporterede udenlandske varer steg exportoverskuddet for de tre sidstnævnte aar til respektive 113 663 178, 165 344 711 og

195 498 837 pesetas. Altsaa viser der sig for aarene 1899 og 1900 et betydeligt tilbageslag.

I forbindelse hermed gives følgende opgave over kursnoteringerne i aaret 1900 paa Barcelonas børs for a vista vexler i pund sterling og francs:

	For £ 1. 0. 0.		For 100 francs.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Januar maaned	32.55	32.28	129.25	128.00
Februar —	33.18	32.40	131.70	128.60
Marts —	33.25	32.70	131.90	129.75
April —	32.95	32.15	130.70	128.70
Mai —	32.53	31.40	129.25	124.75
Juni —	32.00	31.63	127.25	125.70
Juli —	32.20	31.85	128.20	126.80
August —	32.55	32.13	129.50	127.70
September —	32.87	32.42	130.70	128.90
Oktober —	33.75	32.73	134.25	130.35
November —	33.68	33.36	134.15	132.80
December —	33.77	33.60	134.70	133.60

Høieste notering i aaret har altsaa været 134.70 pesetas for 100 francs og 33.75 pesetas for £ 1. 0. 0 (mod respektive 136.00 og 34.50 for aaret 1899), samt den laveste 124.75 for 100 francs og 31.40 for £ 1. 0. 0 (mod respektive 116.00 og 29.25 i aaret 1899).

Hvad specielt angaar vareomsætningen mellem de forenede riger og Spanien, meddeles følgende fra den officielle spanske statistik hentede opgaver angaaende importens og exportens totalværdier i pesetas for aarene 1890—1899:

Sverige.

Aar.	Import fra	Export til	Overskud i Sveriges favør.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
1890 . . .	17 972 332	945 447	17 026 885
1891 . . .	14 912 725	1 464 628	13 448 097
1892 . . .	8 351 459	1 057 741	7 293 718
1893 . . .	7 171 868	1 586 195	5 585 673
1894 . . .	5 719 998	701 027	5 018 971
1895 . . .	7 876 826	726 245	7 150 581
1896 . . .	5 574 275	925 471	4 648 804
1897 . . .	7 254 819	1 522 779	5 732 040
1898 . . .	4 197 817	863 098	3 334 719

N o r g e .

Aar.	Import fra Pesetas.	Export til Pesetas.	Overskud i Norges favør. Pesetas.
1890 . . .	19 217 277	493 526	18 723 751
1891 . . .	16 712 604	1 991 077	14 721 527
1892 . . .	18 331 631	1 370 857	16 960 774
1893 . . .	18 258 461	827 665	17 430 796
1894 . . .	20 242 523	718 796	19 523 727
1895 . . .	23 044 150	536 737	22 507 423
1896 . . .	17 277 735	1 785 264	15 492 471
1897 . . .	16 770 269	688 588	16 081 681
1898 . . .	13 173 306	1 895 809	11 277 497
1899 . . .	15 602 545	1 841 797	13 760 748

Under hele 1890-tallet har saaledes handelsbalancen vist et høist betydeligt overskud ikke blot i Norges, men ogsaa i Sveriges favør, opgaaende for Norge i aaret 1895 med rundt tal til pesetas 22 500 000 og for Sverige i aaret 1890 til pesetas 17 000 000. Anmerkes bør imidlertid med hensyn til ovenstaaende cifre, at disse først fra og med aaret 1897 ialfald tilnærmelsesvis repræsenterer det virkelige vareudbytte landene imellem, thi for de foregaaende aar angiver disse tal kun fra og til de enkelte lande direkte ankomne og afgaaede varer uden hensyn til deres virkelige oprindelse eller bestemmelse; deri er altsaa optaget alle over Sverige og Norge transiterende varer, medens derimod ikke deri indgaar de varer, som stundom i høist betydelige kvantiteter gik til eller fra Spanien over England, Hamburg, Antwerpen etc.

Imidlertid viser tabellen saa betydelige vexlinger i værdierne fra aar til andet, at disse ikke udelukkende kan bero paa større eller mindre kvantiteter sendte som transitgods den ene eller anden vei, men de turde nok bero paa virkelige fluktuationer i forretningsforbindelserne mellem de forenede riger og Spanien.

Naar saaledes den direkte import fra Sverige, som i aaret 1890 gik op til næsten 18 000 000 pesetas værdi og følgende aar endnu stod i nær 15 000 000, i aaret 1892 med engang sank til omkring 8 350 000 og aaret 1894 havde gaaet ned til kun 5 700 000, saa maa dette først og fremst tilskrives ophøret med importen af svensk spiritus. Af saadan importeredes nemlig direkte i aaret 1890 liter 17 456 378, værdi pesetas 7 680 807, i aaret 1891 liter 6 587 498, værdsat til pesetas 3 161 999, i aaret 1892 liter 557 825, værdsat til pesetas 231 130.

De i aaret 1892 vedtagne beskatningsforanstaltninger tilintetgjorde som bekjendt denne forretning; i aaret 1893 havde importen ganske ophørt. Omtrent samtidig viste sig en nedgang i den direkte import af jern- og staalvarer, og træimporten, som i aaret 1891 var værdsat til 7 135 000 pesetas, gik ned under de tre følgende aar til omkring 5 500 000; træmasse sank ligeledes fra omkring 1 000 000 pesetas i aaret 1892 til knapt 40 000 i aaret 1894. Stigningen for aaret 1895 falder hovedsagelig paa træmasse og træ, sidstnævnte vare viser saaledes en forhøielse i værdien af over 1 500 000 pesetas.

Importen for Norge har holdt sig jevnere, stigende fra 1891 til 1895; derifra atter nedgaaende til 1898. Den høieste forøgelse viser sig fra 1894 til 1895 med et rundt tal af 2 800 000 pesetas og umiddelbart derpaa det største nedgaaende fra 1895 til 1896 med ei mindre end over 5 750 000 pesetas. Disse undtagelsesvis pludselige og skarpe vekslinger har vist sig hovedsagelig at træffe følgende varer, nemlig for stigningen fra 1894 til 1895: træmasse med 422 000, rogn 127 000, klipfisk 2 350 000 pesetas, og for nedgangen fra 1895 til 1896: klipfisk med 5 660 000 og rogn med 108 000 pesetas.

Vedkommende vekslingerne under de tre sidste aar 1897—1899 i importen for de vigtigste svenske og norske artikler henvises til nedenstaaende detailopgaver.

Exporten fra Spanien til Sverige viser for aarene 1891—1893 og til Norge for aarene 1891—1892 sammenlignelsesvis høie zifre i forhold til nærmest foregaaende og efterfølgende aar. Dette synes først og fremst at have beroet paa en tilfældig export af rug, som derefter atter ophørte, nemlig til Sverige for 96 900 pesetas i aaret 1891 og 304 000 pesetas i aaret 1892, samt til Norge 1 415 700 pesetas i aaret 1891 og 713 000 i aaret 1892. Værdien af vinexporten til Sverige gik ogsaa i aaret 1891 op til det exceptionelt høie beløb af 940 000 pesetas, medens den under de følgende fem aar vekslede mellem 200 000 og 300 000 pesetas. Den betydelige stigning i exporten til Sverige, som aaret 1897 fremviser, eller 600 000 pesetas, beror uden tvivl paa den med sidstnævnte aar indførte forandring i statistiken, hvori forhen ei medregnede transiterende varer nu medtages. Af samme grund, men virkende i modsat retning, turde man, idetmindste delvis, kunne hidføre nedgangen for samme aar i exporten til Norge med 1 100 000 pesetas. Dog er at bemærke, at exporten til Norge følgende aar, 1898, atter steg med omkring 1 200 000 pesetas; denne stigning viser sig for salt med 250 000, rosiner med 267 000, olivenolje med over 300 000 pesetas og vine med 300 000 pesetas. For aaret 1899 giver den spanske toldstatistik følgende detaljerede opgaver over de forskjellige artikler og varer, som ankom fra eller afgik til de forenede riger:

Import til Spanien i aaret 1899.

Fra Sverige:

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter importeret fra Sverige uden hensyn til virkelig oprindelse.	Kvantiteter importeret direkte eller indirekte af svensk oprindelse.	Værdi i pesetas af de i næstforegaaende kolonner optagne kvantiteter.
Sten og jordarter, diverse, for industrielle og bygningsøiemed, cement, kalk, gips	kg.	—	274 660	13 733
Glaskar, tomme, ordinære . . .	„	12	71 844	21 553
Rujern	„	—	165 985	16 599

Varesort.	Vegt, maal etc.	Kvantiteter importerede fra Sverige uden hensyn til virkelig oprindelse.	Kvantiteter importerede direkte eller indirekte af svensk oprindelse.	Værdi i pesetas af de i næstforegaaende kolonne optagne kvantiteter.
Støbejern i piller eller rør af mindst 10 mm. tykkelse . .	kg.	—	4 432	665
Grovere artikler af støbejern . .	"	—	287	97
Finere do. - do. . .	"	—	105	82
Fint støbestaal, stænger, baand, plader	"	2 297	2 297	3 216
Smedet jern og almindeligt staal i stænger	"	85 371	1 031 557	247 574
Smedet jern i plader af mindst 3 mm. tykkelse	"	—	8 801	2 200
Do. do. i plader af mindre end 3 mm. tykkelse i baandjern . .	"	—	270	76
Do. do. i skruer, nagler etc. . .	"	—	1 700	880
Do. do. i søm, spiger, kroger etc.	"	600	16 074	7 233
Artikler af jern og staalplader, grove	"	—	264	158
Do. do., finere	"	—	825	1 238
Artikler af kobber, bronze, messing etc.	"	—	15	60
Do. do., forgyldte, for sølvde eller forniklede	"	—	3	30
Dyrerigetets produkter, anvendt som medicintran	"	—	6 132	4 906
Præparerede farver og blæk . .	"	—	9	14
Træmasse for papirfabrikation .	"	7 141 785	9 884 560	1 976 913
Papir i ruller af mindst 51 gr. vegt pr. kvadratmeter . . .	"	—	1 607	2 250
Bøger paa det spanske sprog . .	"	—	136	456
Tapeter	"	—	30	60
Papir, tyndt, af uren masse, til emballering af frugt	"	—	7 625	7 625
Visitkortpap & karton, finere, glattet og presset	"	—	2 030	2 639
Karton, andre slags	"	—	38 770	13 579
Træ, ordinært, planker, bord, spirer etc.	kub.m.	44 973	45 412	2 951 780
Do., høvlet eller falset, for kasser og gulv	"	272	280	22 400
Snedkerarbejder af ordinært træ, grovere	kg.	—	612	1 224
Do. af finere do., polerede etc.	"	—	1 642	4 105
Faar, gjeder og „andre ei specielt nævnte dyr“	stykker	—	2	30
Huder og skind, uberedte . . .	kg.	1 200	2 539	5 078

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter importerede fra Sverige uden hensyn til virkelig oprindelse.	Kvantiteter importerede direkte eller indirekte af svensk oprindelse.	Værdi i pesetas af de i foregående kolonne optagne kvantiteter.
Animalsk fedt	kg.	—	15 300	11 475
Motorer med eller uden dampkjedel samt dampkjedler . .	”	—	9 368	11 242
Maskiner og maskindele af ei særskilt angivet slags . . .	”	219	1 687	2 530
Elektriske kabler	”	—	604	1 027
Arbeidsvogne og kjærrer . . .	”	500	500	325
Skib af træ af mindst 301 tons drægtighed	stykker	1	1	102 300
Flesh og svinefedt	kg.	—	8	9
Smør	”	—	445	1 602
Klipfisk og stokfisk	”	71 008	71 008	48 285
Grønsager, tørrede	”	—	10	3
Likører etc. (punch?)	liter	—	24	120
Konserver	kg.	—	9	45
Brød	”	—	9	4
Tomsække	stykker	—	965	965

Fra Norge.

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter importerede fra Norge uden hensyn til virkelig oprindelse.	Kvantiteter importerede direkte eller indirekte af norsk oprindelse.	Værdi i pesetas af de i næstforegående kolonne optagne kvantiteter.
Jordbeg, asfalt o. l.	kg.	—	98	8
Glaskar, tomme, almindelige .	”	521	1 020	306
Ler og porcelænsvarer, blomsterkrukker, ornamenter	”	11	11	55
Smedet jern og almindeligt staalet i stænger	”	—	1 824	438
Smedet jern i søm, spiger, kroger etc.	”	15 161	124 377	54 628
Artikler af jern og staaletplader, finere	”	—	80	120
Andre jernartikler, finere . . .	”	—	58	87
Artikler af kobber, bronze, messing etc.	”	55	35	220
Do. do., forgyldte, forsolvede eller forniklede	”	1	—	10
Vegetabiliske oljer (foruden olivenolje)	”	657	657	460
Harpiks, tjære, beg etc. . . .	”	—	27	5

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter importerede fra Norge uden hensyn til virkelig oprindelse.	Kvantiteter importerede direkte eller indirekte af norsk oprindelse.	Værdi i pesetas af de i næstforegaaende kolonne optagne kvantiteter.
Parfumer og essentser	kg.	—	66	528
Dyrerigets produkter anvendt som medicintran	”	82 520	118 724	94 979
Fernisser	”	3 206	3 206	7 213
Præparerede farver og blæk . .	”	5 345	5 345	8 017
Paraffin, stearin, spermacet, ubearbejdet	”	—	381	514
Do. do., bearbejdet	”	160	—	—
Træmasse for papirfabrikation .	”	6 087 387	6 726 680	1 345 336
Papir, tyndt, af uren masse, til emballering af frugt	”	—	1 390	1 390
Carton, andre slags	”	—	79	28
Træ, ordinært, planker, bord, spirer etc.	kub.m.	24 523	26 434	1 718 210
Bødkerartikler	kg.	30	30	11
Snedkerarbejder af finere træ, polerede etc.	”	—	3	7
Træarbejder, forgyldte, skulpterede, indlagte guldletter etc.	”	1	1	5
Trækul, ved etc.	”	95 230	95 230	8 571
Faar, gjeder og „andre ei specielt nævnte dyr“	stykker	1	1	15
Huder og skind, uberedte . .	kg.	4 711	15 339	31 078
Pelsverk	”	25	25	1 375
Animalsk fedt	”	12 959	80 872	60 654
Rogn	”	1 901 930	1 901 930	380 386
Maskiner og maskindele af ei særskilt angivet slags	”	258	258	387
Smør	”	1 069	1 506	5 422
Klipfisk og stokfisk	”	17 933 065	17 459 482	11 872 448
Fisk, saltet, røget, nedlagt . .	”	748	756	416
Øl og cider	liter	640	1 448	681
Konserver	kg.	617	690	3 450
Bernsten, agat, skildpadde, koral, perlemor, arbejdet	”	—	3	300
Is	”	439 000	439 000	(ikke angivet)
Tomsække	stykker	4 829	5 420	5 420

Export fra Spanien i aaret 1899.

Til Sverige.

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter afgaaede til Sverige uden hensyn til virkelig destination.	Exporterede kvantiteter med Sverige som virkelig destination.	Værdi i pe- setas af de i næstforegaa- ende kolonne optagne kvantiteter.
Salt	kg.	14 870 000	14 870 000	148 700
Tomsække	stykker	2 248	1 038	1 038
Bødkerarbeider	kg.	127 494	118 174	40 179
Kork, uskaaren	"	11 505	11 505	6 098
Flaskekork, skaaren	tusinde	1 395	1 395	20 925
Hønsefjer	kg.	—	3 479	1 565
Hasselnødder	"	5 247	5 247	3 935
Figener, tørrede	"	20 804	20 804	4 993
Rosiner	"	530 488	530 488	265 244
Appelsiner	"	31 825	31 825	4 774
Vindruer	"	92 743	92 743	32 460
Olivenolje	"	55 274	61 514	32 287
Brændevin	liter	1 039	1 039	623
Vin, ordinær	"	687 123	635 701	127 140
Do., sherry	"	111 193	111 193	133 432
Konserver	kg.	18 678	18 678	28 017

Til Norge.

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter afgaaede til Norge uden hensyn til virkelig destination.	Exporterede kvantiteter med Norge som virkelig destination.	Værdi i pe- setas af de i næstfore- gaaende ko- lonne optagne kvantiteter.
Kalk, cement	kg.	—	2 870	100
Glasvarer, ordinære	"	204	204	71
Jern og staal, arbeidet	"	650	650	325
Bly i plader	"	25 000	25 000	7 500
Bark og andre garvematerialier	"	26 768	26 768	3 748
Salt	"	33 864 700	33 864 700	338 647
Tomsække	stkr.	235	235	235
Bøger og noder	kg.	140	140	420
Bødkerarbeider	"	173 182	149 523	50 838
Flaskekork, skaaren	tusinde	85	255	3 825
Hønsefjer	kg.	5 343	18 827	8 473
Maskiner	"	20	534	801
Havevekster og grønsager	"	12	12	2
Mandler, skallede	"	30 809	30 809	55 456

Varesort.	Vegt, maalt etc.	Kvantiteter afgaaede til Norge uden hensyn til virkelig destination.	Exporterede kvantiteter med Norge som virkelig destination.	Værdi i pesetas af de i næstforegaaende kolonne optagne kvantiteter.
Hasselnødder	kg.	41 420	41 420	31 065
Kastanjer	"	1 205	1 205	241
Figener, tørrede	"	12 195	13 195	3 167
Rosiner	"	1 271 807	1 271 807	635 903
Citroner	"	16 246	16 246	4 874
Appelsiner	"	1 218 120	1 218 120	182 718
Vindruer	"	100 901	100 901	35 315
Andre friske frugter	"	17 664	17 664	2 650
Anis	"	12 385	12 385	10 527
Olivensolje	"	92 344	92 344	78 492
Brændevin	liter	3 698	3 698	2 219
Likører	"	280	280	560
Vin, ordinær	"	1 178 977	1 156 522	231 304
Do, sherry	"	85 781	85 781	102 937
Do., finere	"	56 403	56 403	36 662
Konserver	kg.	1 539	1 539	2 309
Biscuiter, ordinære	"	150	150	65

I ovenstaaende opgave angives, særskilt for Sverige og særskilt for Norge, i første kolonne den direkte import eller export uden hensyn til godsets virkelige oprindelse eller destination, og i den anden kolonne det virkelige vareudbytte mellem landet og Spanien efter tillæg og afdrag af transiterende kvantiteter. Ved en sammenligning mellem cifrene for hvert land i begge disse kolonner fremgaar det forhold, at svenske exportartikler i stor mængde og ogsaa norske, endskjønt i mindre kvantiteter, ikke skibedes direkte, men transiterede over andre lande. Hvad den svenske export angaar, er det ikke mindre end en vegtkvantitet af paa det nærmeste 4 323 000 kg., som paa denne maade transiterede fremmede havne med paafølgende omladninger og antagelig forhøiede transportomkostninger. Om end dette i nogen mon er egnet til at lede tanken hen paa muligheden af øget direkte sjøfartsforbindelser mellem Sverige og Spanien, kan det dog være tvivlsomt, om hele den omhandlede kvantitet transitgoods skulde kunne absorberes, thi dertil vilde fordres hyppige og regulære afgangstider fra Sverige, og uden statsunderstøttelse, som i Norge, turde totalexporten ei være fuldt tilstrækkelig til at gjøre saadanne forbindelser lønnende. Den exportartikel, som først og fremst er sendt som transitgoods over udenlandske omlastningshavne, er træmasse, hvoraf den transiterende kvantitet for nu omhandlede aar (1899) gik op til 2 743 000 kg. (af en total-export af 9 885 000 kg.), og af hvilken artikel salgene hid ofte sker ved kontrakt om maanedseleverancer paa bestemt tid; for slige kontraktens punktlighe opfyldelse kunde naturligvis ikke altid direkte skibseilighed staa rede. Derefter kommer jern- og staalvarer af diverse slags med ialt 1 440 000 kg.; videre rubriken „sten og jordarter, cement etc.“ med 274 000 kg., „papir, karton, pap“ med 48 000 kg. osv. Uagtet Norges totalexport til Spanien, takket være klipfiskene og andre fiskeprodukter, i aaret 1899 var henimod tredobbelt saa stor

som Sveriges, var den transiterende, d. v. s. via udenlandske havne sendte varekvantitet kun omkring 870 000 kg., hvilket forhold vistnok nærmest maa tilskrives den subvenerede norsk-spanske linje. Endog for Norge kommer i saa henseende først og fremst træmasse med 640 000 kg., saa søm 109 200 kg., 67 913 kg. industritræn, 36 200 kg. medicintran, 10 800 kg. uberedte huder og skind. Paa den anden side exporteredes fra Norge til Spanien 474 000 kg. klipfisk, som ikke var af norsk oprindelse, men utvivlsomt islandsk vare.

Exporten fra Spanien synes derimod i det store og hele taget at være gaaet direkte, og har desuden endel varer transiteret Sverige og Norge. Det sidstnævnte var, hvad Sverige angaar, tilfældet med 51 400 liter vin af diverse slags og i sammenhæng dermed 9 320 kg. vinfade; modsvarende zifre for Norge var 22 500 liter vin og 23 450 kg. foustager. Paa den anden side exporteredes i transit via andre lande til Sverige 3 480 kg. fjær og 6 240 kg. olivenolje samt til Norge 2 870 kg. kalk eller cement og 13 500 kg. fjær.

Angaaende de vigtigste af de til Spanien indførte svenske og norske varer meddeles følgende nærmere opgaver:

Fremst blandt disse exportartikler staar fremdeles den norske klipfisk. Den officielle statistik gjør ingen forskjel mellem klipfisk og stokfisk (da toldsatsen for begge sorter er ens), men importen af sidstnævnte sort er, i det mindste hvad Barcelonas konsulatdistrikt betræffer, af saa ringe omfang, at samme ikke i væsentlig grad indvirker paa totalzifrene, og derfor kan forbigaaes.

Til hele Spanien indførtes i treaarsperioden 1897—99 følgende kvantiteter klipfisk og stokfisk:

Fra	Aar 1897.	Aar 1898.	Aar 1899.
Norge	kg. 17 459 482	17 395 537	23 068 677
Frankrige	” 9 635 606	7 112 642	7 683 151
Franske besiddelser i Nord-			
amerika	” 2 136 065	—	—
Storbritannien	” 3 410 247	2 377 566	2 757 272
Britiske besiddelser i Nord-			
amerika	” 2 765 525	4 568 922	3 685 497
Danmark	” 1 556 102	1 668 831	2 013 190
Danske besiddelser i Europa	” 122 085	1 780 024	1 054 842
Tyskland	” 10 170	—	—
Portugal	” 37	19 000	16 297
Sverige	” 71 008	—	3 247
Italien	” 1 660	18	32 398
Holland	” —	—	9 800
Forenede stater	” —	—	13 000
San Salvador	433 028	—	—
Ceuta	—	200	—
Cuba	—	—	15
Ikke angiven oprindelse . .	58 654	2 039	122 700
Tilsammen	kg. 37 659 669	34 924 779	40 460 086

For aaret 1900 har den importerede totalquantitet været beregnet til at gaa op til 42 473 462 kg., værdsat til 28 881 713 pesetas eller over 2 000 000 kg. mere end i aaret 1899.

Den i aaret 1899 importerede totalquantitet fordeler sig paa følgende toldkamre:

Barcelona	kg. 5 642 176
Alicante .	" 2 121 274
Almeria	" 285 602
Mahon .	" 2
Malaga . .	" 2 192 452
Cartagena .	" 926 847
Tarragona	" 1 898 272
Valencia	" 2 906 441

Sum sjøværts til Barcelonas konsulatdistrikt . . .	kg. 15 973 066
Do. til havnene i Bilbaos do. .	" 22 470 437
Do. - do. - Cadiz do. .	" 1 939 488
Landeveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar . .	" 77 095

Tilsammen kg. 40 460 086

Angaaende importen i aaret 1900 kan detaljerede opgaver kun gives for de vigtigste havne inden Barcelonas distrikt. Ifølge de i aaret til det kongelige departement for det indre som vanlig to gange i maaneden indsendte rapporter om fiskemarkedets stilling samt de fra en del vicekonsuler senere modtagne korrigerede helaarsopgaver skal følgende kvantiteter have været importeret, nemlig:

Til Barcelona:

Norsk klipfisk, direkte sjøværts	kg. 972 000	
Do., pr. jernbane fra Bilbao	" 363 500	
Do., do. " Tarragona	" 20 000	
Do., sjøværts " Hamburg	" 750	
		kg. 1 356 250
Islandsk og Færøfisk fra Norge sjøværts . .	kg. 204 600	
Do. " Island do. direkte	" 2 993 560	
Do. " England	" 208 200	
Do. " Hamburg	" 57 300	
Do. " Bilbao pr. jernbane	" 184 750	
		" 3 608 410
Fransk (deri indbefattet et fra Tarragona ankommet parti paa 20 000 kg.)	" 814 200	
Skotsk og engelsk	" 68 100	
Hertil kommer norsk stokfisk	" 30 000	
		Tilsammen kg. 5 916 960

Til Tarragona:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	1 244 100
Fransk	"	158 800

Tilsammen kg. 1 402 900

Til Valencia:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	170 000
Fransk	"	1 406 050
Labrador	"	1 584 555
Newfoundlandsk	"	188 912

Tilsammen kg. 3 349 517

Til Alicante:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	100 000
Fransk	"	1 756 400
Newfoundlandsk og Labrador	"	1 430 700

Tilsammen kg. 3 287 100

Til Cartagena:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	280 000
Fransk	"	230 480
Newfoundlandsk og Labrador	"	1 392 044

Tilsammen kg. 1 902 524

Til Malaga:

Norsk	kg.	825 367*)
Fransk	"	19 600
Labrador	"	1 312 093
Newfoundlandsk	"	1 925 684
Islandsk fra Danmark	"	20 375
Fra Holland af ei opgivet oprindelse	"	225 612
" Belgien — "	"	2 830

Tilsammen kg. 4 331 561

*) Ifølge en senere officiel opgave, hvis rigtighed dog er tvivlsom, da den direkte og andre tilførsler fra Norge, saavidt kan sees, ei turde gaa op til mere end 265 000 kg.

Hvad disse havne angaar stiller importen sig, fordelt paa de forskjellige konkurrerende fiskesorter, i de tre sidste aar saaledes:

	Aar 1898.	Aar 1899.	Aar 1900.
Norsk klipfisk kg.	5 462 465	5 821 438	3 975 717
Do. stokfisk ”	32 625	10 000	30 000
Islandsk og Færøfisk ”	2 556 200	2 706 000	3 668 785
Fransk ”	2 119 574	2 953 238	4 385 530
Skotsk og shetlandsk ”	110 154	227 250	68 100
Newfoundlandsk og Labrador ”	7 646 761	8 337 383	7 833 988
Ei angivet oprindelse ”	20 899	175 926	228 442
Tilsammen kg.	17 948 678	20 231 235	20 190 562

Af de ovenfor givne zifferopgaver fremgaar det, at medens importen til hele Spanien i aaret 1900 steg med noget over 2 000 000 kg. sammenlignet med aaret 1899, saa har samme været paa det nærmeste stationær, for hvad specielt Barcelonas distrikt betræffer. Men inden dette distrikt har den norske fisk tabt yderlige terræn til fordel for saavel den dyrere og som finere anseede Islands- og Færøfisk som den billigere og før i Katalonien næsten usælgelige franske vare. For den norske fisk viser nemlig importen til dette distrikt en nedgang af kg. 1 845 721, medens importen af islandsk fisk steg med kg. 1 962 785 og af den franske med kg. 1 432 292.

Angaaende prisvekslingerne i de forskjellige markeder inden distriktet henvises til de ovennævnte regulære markedsberetninger, og skal her kun anføres, at i det store og hele taget har priserne i aaret 1900 for de forskjellige sorter fisk holdt sig paa omtrent samme niveau som næstforegaaende aar, idet vekslingerne mere er begrundet i tilfældige og lokale forhold mellem tilførsel og efterspørgsel end paa nogen afgjort stigende eller faldende tendens.

Tran. Det antages, at den spanske toldtarifs og statistiks rubrik „dyrerigets produkter anvendte til medicinsk brug“ hovedsagelig angaar medicintran; i det mindste turde den fra Norge under denne rubrik opførte kvantitet være saadan. Under rubriken indførtes til hele Spanien: Aar 1897 kg. 880 281, hvoraf fra Norge kg. 44 355; aar 1898 kg. 355 397, hvoraf fra Norge kg. 48 957; aar 1899 kg. 279 690, hvoraf fra Norge kg. 118 724. Til Barcelona indførtes i de nævnte tre aar respektive kg. 807 842, kg. 305 441 og kg. 166 566. For aaret 1900 foreligger ingen officielle opgaver, og har heller ingen saadanne kunnet erholdes gennem henværende agenter. Den for industrielle brug importerede tran antages at høre under rubriken „animalsk fedt“, som ligeledes turde omfatte saa mange andre varer, at dens zifre ikke kan give nogen vejledning med hensyn til den norske industritrans forhold til samme fra andre lande. Imidlertid maa anføres, at under denne rubrik indførtes fra Norge: aar 1897 kg. 24 126; aar 1898 intet og aar 1899 kg. 80 872.

Udsigterne for afsætning af norsk tran hersteds siges ikke at være syndelig lovende. Medicintran finder jo altid nogen afsætning, men de nødvendige kvantiteter er paa grund af konsumtionens natur temmelig begrænsede. Anvendelsen af norsk industritrans tror man kommer til at aftage, grundet paa konkurrence fra andre varer og andre lande.

Saa har man opgivet, at fra Belgien importeres hertil meget billig tran, som siges at være fyldestgjørende for de fleste fabrikanters forlangende. Uden at en reduktion af 20 à 25 pct. gjøres i de priser, som af Bergensexportører forlanges, turde større salg ikke kunne paaregnes. Erindres maa det ogsaa, at de belgiske exportører siges at notere sine priser i pesetas, ikke som de norske i francs, hvilket under de fluktuerende vekselkurser naturligvis er en for de spanske importører særdeles tillokkende fordel.

Den i foregaaende aarsberetning fremholdte tilvekst i Spaniens import af trælast viser sig ligeledes for aaret 1900, hvad „ordinært, saget og hugget virke“ betræffer, hvorimod importen af „høvlede, spantede bord, kassebord o. d.“ er gaaet ned. Totalimporten gik op til:

	Aar 1898.	Aar 1899.	Aar 1900.
For førstnævnte rubrik	kub.m. 282 246	445 056	650 371
„ sidstnævnte do.	„ 1 175	8 307	2 538

Af det i aaret 1899 indførte ordinære, sagede og huggede virke kom fra:

Sverige	kub.m. 45 412	værdsat til pesetas	2 951 780
Norge	„ 26 434	— „ —	1 718 210
Rusland	„ 126 151	— „ —	8 199 815
Finland	„ 30 760	— „ —	1 999 400
Frankrige	„ 55 956	— „ —	3 637 140
Portugal	„ 50 276	— „ —	3 267 940
Schweiz	„ 40 473	— „ —	2 630 745
Nordamerikas Forenede Stater	„ 34 364	— „ —	2 233 660
Canada	„ 19 020	— „ —	1 236 300
Østerrige	„ 6 626	— „ —	430 690
Italien	„ 3 257	— „ —	211 705
Andre lande og ikke angivet oprindelse	„ 6 327	— „ —	411 255
Tilsammen	kub.m. 445 056	værdsat til pes.	28 928 640

De fornemste importhavne er: Barcelona med 69 246 kub.m., Bilbao 69 154, Valencia 31 906, Alicante 30 483, Santander 30 113, Sevilla 22 543, Malaga 16 988, Cartagena 13 638, og til Barcelonas distrikts øvrige vicekonsulsstationer: Palma 8 248, Denia 6 726, Tarragona 5 885, Almeria 3 814, Mahon 2 119 og Torrevieja 686 kub.m.

Importen af træmasse, som i betragtning af den spanske papirindustri udvikling antages at ville vise en stadig tilvekst, beregnes imidlertid for aaret 1900 ei at have gaaet op til fuldt samme kvantitet som foregaaende aar, om den end med omkring 5 000 000 kg. overstiger importen i 1898; den officielle statistik angiver nemlig for aaret 1898 totalimporten til 17 071 265 kg., for aaret 1899 til 22 757 269 kg. og for aaret 1900 til 22 072 743 kg. Den langt overveieende del heraf kommer vedvarende fra Sverige og Norge, saasom fremgaar af følgende opgave over oprindelsen af importen i 1899:

Fra Sverige	kg.	9 884 560
” Norge	”	6 726 680
” Tyskland	”	2 865 215
” Belgien	”	1 628 445
” Schweiz	”	724 686
” Holland	”	404 132
” Frankrige	”	283 460
” England	”	88 752
” Amerikas Forenede Stater	”	75 125
” Østerrige	”	49 298
” Finland	”	20 242
” Britiske besiddelser	”	5 446
” Kuba	”	1 228

Aar 1899 Tilsammen kg. 22 757 269

Den spanske statistik skjelner ikke mellem mekanisk og kemisk masse. Ifølge en af en herværende agent gjort beregning skal imidlertid noget over halvdelen af den importerede kvantitet bestaa af mekanisk masse, som importørerne ønsker at faa leveret i mest mulig tør tilstand, da toldtarifen ikke tilstaar noget afdrag for vandgehalten. Da Spaniens behov af mekanisk masse anslaaes til 18 000 000 kg. pr. aar og af andre slags til næsten 16 000 000 kg. pr. aar, kan efter afdrag af importen den indenlandske aarlige tilvirkning af træmasse anslaaes til omkring 12 000 000 kg.

Papir og pap viser for næsten alle af toldtarifens saadanne artikler omfattende rubriker nogen forøgelse i importen for 1900. Hvorvidt nogen del af denne forøgelse er faldt paa de forenede riger, er endnu ikke kjendt, men turde en eventuel forøgelse ei kunne være synderlig stor, da importen derfra i det hele er temmelig ubetydelig. Som det fremgaar af importopgaverne ovenfor, er det egentlig kun „karton, alle slags“, som i nogen nævneværdig grad indførtes fra Sverige, samt saavel fra Sverige som fra Norge endel tyndt papir til pakning af frugt. For aaret 1899 gik importen af førstnævnte vare ned med ca. 10 000 kg., af den anden af nysnævnte artikler gik for samme aar importen fra Norge ned til kun 1 390 kg. mod 9 991 kg. i aaret 1898, medens derimod importen fra Sverige steg til 7 625 kg. fra 3 900 kg. i aaret 1898.

Ifølge de ovennævnte preliminære aarsopgaver for aaret 1900, skulde for flertallet af de deri opgivne jern- og staalvarer en forøgelse have fundet sted i forhold til aaret 1899. For samtlige deri optagne rubriker opgaar denne forøgelse til 36 464 669 kg. eller fra 52 304 419 kg. til 88 769 088 kg. Heraf synes at fremgaa, at den i foregaaende aarsberetninger paapegede udvikling af den spanske jern- og staalindustri ei har kunnet holde jevne skridt med afsætningen, og at samme for visse raavarer eller halvfabrikater maa afhænge af import fra udlandet. Herved bør dog ei forblive upaaagtet, at den forøgede import i væsentlig grad synes at være en følge af nye jernbane- og kanske end mere af elektriske sporveisanlæg, hvilke sidstnævnte overalt og ei mindst her i Barcelona i de senere tider er foretagne i en meget betydelig udstrækning. De rubriker, for hvilke nævnte forøgelse var størst, er nemlig: Smedet jern samt staal i stænger af alle slags, jernbaneskiner etc. med kg. 12 962 049; hjul og hjulringe etc. af over 100 kg. vegt kg. 8 532 825; jern, arbeidet,

større gjenstande, kg. 2 781 424; rujern og gammelt jern kg. 2 436 204; jernplader af over 3 mm. tykkelse kg. 2 251 884; jern- og staaatraad af fra 0.048 mm. kg. 1 437 267; jernpiller og rør af over 10 mm. tykkelse kg. 1 026 039 o. s. v. For den rubrik, som omfatter bl. a. hesteskosøm, viser der sig derimod en nedgang for aaret 1900 med 220 061 kg. eller til 1 017 658 kg. fra 1 237 719 kg. Hvad særskilt denne artikel angaar, maa under henvisning forøvrigt til, hvad herom anførtes i aarsberetningen for aaret 1899, bemærkes, at importen for aaret 1899 fra Norge gik op til kg. 124 377 mod kg. 70 587 i aaret 1898, samt fra Sverige til respektive 16 074 og 21 850 kg. eller en nævneværdig forhøielse for Norge, men nogen nedgang for Sverige. For kvantiteterne af øvrige fra Sverige eller Norge importerede jern- og staaalvarer henvises til den ovenfor givne importliste for aaret 1899.

I anledning af til generalkonsulatet ofte indgaaede forespørgsler angaaende spanske importører af forskellige svenske og norske varer, turde det her være paa sin plads atter at minde om det fordelagtige, for ikke at sige nødvendige i at afslutte salgskontrakterne gennem i Spanien etablerede skandinaviske agenter og ikke direkte med de spanske firmaer, hvorhos paa grund af kursforholdene pris og betaling bør angives og stipuleres i francs eller pund sterling.

Generalkonsulatets adresse er nu: Calle Cristina nr. 5.

Riga.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul C. Aug. Titz,
dateret 15de juli 1901.*

II.*)

Almindelige forhold.

Den nedgang, som ved midten af aaret 1899 viste sig i Ruslands industri, handel og børsspekulationer, traadte i aaret 1900 endnu skarpere i dagen. Aarsagen til nedgangen paa det økonomiske omraade turde fornemmelig være at søge i kapitalens fordyrelse, som alt mere og mere vanskeliggjorde diskonteringerne og derigjennem bidrog til indskrænkning af foretagsomheden. Knapheden paa penge beroede igjen paa den hurtige tilvekst i industrien, hvilken lagde beslag paa uhyre kapitaler. Dertil kom i aarets løb tildragelser af politisk natur, saasom de krigerske forviklinger i Syd-Afrika og Kina. Videre bidrog den stadig livligere deltagelse i de talrige handels-, industri- og jernbaneforetagender i Orienten, hvor større kapitaler er blevet engageret uden hidtil at kunne give nogen afkastning, til pengenes fordyrelse i Europa.

Tiltrods for pengemarkedets trykkede stilling viser dog værdien af Ruslands udenrigshandel i aaret 1900 i sammenligning med aaret 1899 en stigning

*) Se hefte 12, s. 567.

af omkring 75 millioner rubler, og er denne øgede værdi at tilskrive udførselen, hvorimod indførselen udviser en tilbagegang.

Den øgede udførsel faldt for en del paa en stigende kornexport, hvilken stod i forbindelse med de sammenlignelsesvis fordelagtigere høstresultater. Høsten viste sig i største delen af Rusland tilfredsstillende; misvekst indtraf blot i nogle distrikter af Sibirien og Syd-Rusland. Men en betydelig del af tilveksten i exportværdien beror paa den prisstigning, som i aaret fandt sted, fornemmelig i lin, hamp, frø og oljekager, og ikke paa tilvekst i den udførte kvantitet. Aftagendet i indførselen, som for en stor del bestaar af raastoffe, beror hovedsagelig paa den uvisse stilling, hvori industrien befandt sig, men ogsaa paa den i andet halvaar indtrufne betydelige toldforhøjelse paa en mængde vare-sorter.

Ruslands handelsbalance er derfor under aaret blevet væsentlig forbedret. Medens i aaret 1899 værdien af udførselen over den europæiske grænse oversteg værdien af indførselen med blot ni millioner rubler, viser sidstforløbne aar et helt andet resultat: da oversteg nemlig værdien af udførte varer indførselen med omkring 116 millioner rubler.

Men endnu vanskeligere tider end handelen har under sidstforløbne aar industrien havt at gennemgaa, og isærdeleshed har væveri- og jernindustrien lidt derunder; paa disse omraader har en hel mængde falliter og indskrænkninger af arbeide indtruffet.

Saa vel handelen som industrien led ogsaa betydelig ved de høie fragter, som især under vaaren og høsten steg til en i de senere aar usædvanlig høide.

En af de mest gennemgribende foretagender paa handelens omraade var den i juli maaned forrige aar vedtagne, betydelige, i visse tilfælde lige til 50 pct. opgaaende forhøjelse af tolden paa visse varer, hvilken forholdsregel vedtoges af hensyn til de ved tildragelserne i Øst-Asien forvoldte overordentlige udgifter og fremkaldtes under det tunge tryk af den politiske konstellation og er at betragte som blot forbigaende.

Den 23de juni 1900 udfærdigedes en ny forordning angaaende stempelafgifter, som fra den 14de marts indeværende aar traadte i kraft. Foruden en ikke ubetydelig forhøjelse af stempelafgiften paa veksler bliver visse dele af handelskorrespondancen, adskillige handelsdokumenter, saasom certepartier m. m., ligesom samtlige handelsaftaler underkastede en overordentlig høi proportionel stempelafgift. Den nye forordnings bestemmelser ansees delvis saa uklare og svævende, at en komite maatte nedsættes for at udgive forklaringer dertil.

Blandt andre foretagender paa statsfinancernes omraade maa yderligere omtales aabningen af fire kontrolanstalter for justering af maal og vægt i St. Petersburg, Moskva, Varschau og Pavlovo, hvortil antagelig kommer endnu en saadan i Riga. Disse anstalters oprettelse staar i forbindelse med fakultativ indførelse fra 1ste januar f. a. af det metriske maal- og vægtsystem.

Ruslands kommunikationer.

Ogsaa i sidstforløbne aar er arbeidet for udvidelsen af jernbanenettet blevet drevet med iver. I aaret aabnedes ialt 2 103 verst, hvoraf 1 286 verst stats-

baner og 817 verst privatbaner af normal sporvidde for regulær trafik samt 1 605 verst, hvoraf 126 verst statsbaner og 1 479 verst privatbaner for provisorisk trafik, hvorhos af 934 verst sekundær- og smalsporede baner 541 verst aabnedes for regulær og 393 verst for provisorisk trafik.

Efter disse jernbanelinjers aabning udgjorde den sammenlagte længde af de russiske jernbaner over 52 800 verst.

Af de nye for trafikken aabnede baner maa især merkes Transbaikallinjen med en længde af 1 096 verst.

Da det har vist sig, at nogen regulær jernbanetrafik med den for nærværende eksisterende trafik over Baikalsjøen ved hjælp af dampfærger ikke er mulig, er bygningen af Baikalingbanen blevet besluttet, og kommer efter fuldførelsen af denne bane, hvis bygning beregnes at tage en tid af omkring 3 aar, Europa til at forbindes med Stillehavet ved en uafbrudt jernbane.

Af største interesse for Rigas handel er følgende to i sidstforløbne aar for trafiken aabnede baner, nemlig den over 500 verst lange linje Kreutzburg—Rzjen af Kreutzburg—Moskvajernbanen og strækningen Novossokolniki—Dno, som forbinder Pshow—Bologoje- og Kreutzburg—Moskvalinjerne med hverandre.

De periodisk tilbagevendende stansninger i trafiken paa jernbanerne i det indre af Rusland har ogsaa i det sidstforløbne aar vist sig, især paa den sibiriske bane, hvor, som følge af militærtransporter, befordringen af privat gods fuldstændig forstyrredes, saa at handelsforbindelsen med Sibirien i længere tid var helt og holdent afbrudt.

Med hensyn til det i konsulatets aarsberetning for aaret 1899 omtalte for Rigas handel og skibsfart saa yderst vigtige spørgsmål om bygningen af en centralgodsstation samt udførelsen af nye havneanlæg maa anføres, at de i førstnævnte henseende nødvendige jordarbejder er fortsatte, adskillige jernbanespor udlagte samt to godsskur opførte.

Pengemarkedet.

De politiske tildragelser hele verden rundt og pengemarkedets uvisse stilling samt de illusioner, man havde gjort sig om den indenlandske industris virksomhed og udvikling samt især den sterke nedgang paa metalindustriens omraade forlenede den indtraadte krise en skarp karakter, som fornemmelig var fremtrædende under de tre sidste maaneder af aaret.

Disse ugunstige faktorer har naturligvis ogsaa bidraget til den store nedgang i dannelsen af nye foretagender, som fandt sted i aaret 1900.

Fra at være en stadige vekslinger underkastet værdi er, ved den med usædvanlig fremgang udførte valutareform, rubelen blevet forvandlet til en fast værdimaaler. Som følge deraf har kursen paa Rigas børs, især under de sidste fem aar, været underkastet blot ubetydelige vekslinger. Disse var lavest i aaret 1900, da 3-maanederskursen paa Berlin under hele aaret i gennemsnit pr. maaned stillede sig mellem 45.75 og 45.55 rub. for 100 rmk. mod 45.47 og 45.45 rub. i aaret 1899 samt 45.85 og 45.52½ rub. i aaret 1898, hvorimod samme

kurs i aaret 1891 vekslede mellem 52 og 40.37 $\frac{1}{2}$ rub. samt i aaret 1888 til og med mellem 61.40 og 45.12 $\frac{1}{2}$ rub.

Ind- og udførsel.

Værdien af de til distriktets havne indførte og derfra udførte varer udgjorde:

I Riga:

	Indførsel.	Udførsel.	Sum.
	(I tusen rubler).		
Aaret 1900 . . .	51 445	66 740	118 185
„ 1899 . . .	63 356	77 376	140 732
„ 1898 . . .	58 482	70 299	128 781

I Libau:

Aaret 1900 . . .	24 924	61 410	86 334
„ 1899 . . .	18 709	34 000	52 709
„ 1898 . . .	17 455	31 716	49 171

I Pernau:

Aaret 1900 . . .	791	4 442	5 233
„ 1899 . . .	1 914	3 951	5 865
„ 1898 . . .	101	5 223	5 324

I Windau:

Aaret 1900 . . .	83	1 617	1 700
„ 1899 . . .	52	1 469	1 521
„ 1898 . . .	63	1 138	1 201

Den samlede værdi af de i aaret 1900 til distriktets havne indførte og derfra udførte varer, opgaaende til et beløb af 211.5 millioner rubler, oversteg det foregaaende aars værdi med omkring 10.6 millioner og aaret 1898's værdi med omkring 26.9 millioner rubler. Værdien af indførselen, 77.2 millioner, var omkring 6.8 millioner rubler lavere end i aaret 1899, men omkring 1 million højere end indførselen i aaret 1898. Derimod oversteg udførselszifret i aaret 1900, 134.2 millioner rub., de foregaaende aars med resp. 17.4 og 24.8 millioner rub. I Riga viser sig en nedgang i saavel indførsel som udførsel, opgaaende tilsammen mod i aaret 1899 til 22.5 og mod i aaret 1898 til 10.6 millioner rubler.

Libau derimod havde en betydelig øget handelsomsætning, som i værdi oversteg det foregaaende aars med omkring 33.6 og omsætningen i aaret 1898 med omkring 37.2 millioner rubler. Indførselsværdien øgedes dersteds i sammenligning med de to foregaaende aar med resp. 6.2 og 7.5 millioner samt udførselsværdien med resp. 27.4 og 29.7 millioner rubler.

Af Rigas hovedsageligste importartikler formindskedes indførselen i aaret 1900 mod foregaaende aar af raastoffe for metalindustrien, saasom jern i stænger og plader, rujern og uforarbejdet staal, bomuld, raa gummi, vin, gjødningsstoffer, jernbaneskiner, raat kridt, maskiner og dele deraf, glaubersalt og soda. Indførselen af farvetræ, harpiks, korkebark, coprah, kaffe, ris, salpeter og ler øgedes derimod.

Ogsaa udførselen af Rigas vigtigste exportartikler har i aaret 1900 aftaget, nemlig af lin og linstry, oljekager, æg, hamp og hampestry, erter, hampefrø, huder og skind, ligesom trælast, (bord og planker samt kantsveller). I større kvantiteter udskibedes derimod korn, smør samt vildt og fugle.

I Libau formindskedes indførselen i aaret 1900 mod i aaret 1899 af farvetræ, risinusfrø, garvestoffer og jern, men øgedes af stenkul og kokes, sild, coprah, maskiner, apparater og dele deraf samt maskiner for jordbrugets behov.

Udførselen var lavere af følgende artikler, nemlig af byg, bønner, vikker, boghvede, klid, slaglinfrø og hampefrø, men højere af hvede, rug, havre, erter, oljekager, lin og linstry, æg, vildt og fugle, smør og en del trævarer.

Ifølge officielle, i finansministerens organ offentliggjorte opgaver, udgjorde værdien af de over det europæiske Ruslands grænser (Kaukasien og Finland deri indbefattede) ind- og udførte varer:

	Indførsel.	Udførsel.	Sum.
	(I tusen rubler).		
Aaret 1900	572 496	688 552	1 261 048
„ 1899	594 428	601 649	1 196 077
„ 1898	562 017	708 899	1 270 916

	1898.	1899.	1900.
Indførsel.	(I tusen rubler).		
Levnetsmidler	69 820	73 441	79 780
Raastoffe og delvis bearbejdede stoffer	302 099	301 329	304 579
Dyr	1 511	1 802	1 136
Fabrikater	188 587	217 856	187 001
Sum	562 017	594 428	572 496

	1898.	1899.	1900.
Udførsel.	(I tusen rubler).		
Levnetsmidler	433 411	317 170	381 215
Raastoffe og delvis bearbejdede stoffer	238 386	249 873	269 942
Dyr	16 849	17 254	17 900
Fabrikater	20 253	17 352	19 495
Sum	708 899	601 649	688 552

byg og havre, udførtes over 240 millioner pud mindre end i aaret 1894. Men i aaret 1900 var en forandring til det bedre at iagttage, idet der da udførtes omkring 73 millioner pud mere end i aaret forud, dog endnu over 30 millioner pud mindre end i aaret 1898. Af øgningen i udførselen i aaret 1900 mod foregaaende aar kommer paa hvede omkring 10 millioner, rug 32.6 millioner og havre 51.6 millioner pud, hvorimod udførselen af byg paa grund af misveksten i aaret 1899 i den nævnte kornsort formindskedes med omkring 20.9 millioner pud.

Rigas kornudførsel har i sidstforløbne aar vist glædelige fremskridt og er udelukkende at tilskrive en øget udskibning af rug og hvede. Udførselen over Riga af de fire fornemste sædeslags var i aaret 1900 omkring 4.5 millioner pud højere end i aaret 1899 og omkring 2 millioner pud højere end i aaret 1898.

Korn indtog i sidstforløbne aar den fjerde plads blandt Rigas udførselsartikler næst efter trælast, lin og æg, hvilke fire varesorter i aaret 1900 repræsenterede en værdi af mere end 45 millioner rubler eller over 68 pct. af byens hele udførsel. Ligesaa indtog byen den fjerde plads blandt de russiske østersøhavne med hensyn til udførsel af korn. Over St. Petersburg, Libau, Reval og Riga udførtes nemlig:

	1898.	1899.	1900.
	(I millioner pud).		
St. Petersburg	33.5	15.9	50.0
Libau	15.7	17.1	36.7
Reval	13.7	5.2	15.5
Riga	9.3	6.6	11.3
Sum	72.2	44.8	113.5

Østersøhavnenes kornexport i aaret 1900 fordelte sig paa de fire vigtigste kornsorter paa følgende maade:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Sum.
Riga . . pud	2 626 340	5 886 739	1 140 048	1 618 518	11 261 645
Libau . . "	2 335 566	11 154 323	193 498	23 021 137	36 704 524
Reval . . "	3 700 095	2 676 893	40 541	9 079 067	15 496 596
St. Petersburg . . "	2 832 370	16 475 139	—	30 665 790	49 973 299
Sum pud	11 494 371	36 183 094	1 374 087	64 384 512	113 436 064

Til Norge udførtes fra Riga ifølge konsulatets optegnelse 61 130 pud hvede og 1 139 576 pud rug samt fra Libau 1 013 390 pud rug og 1 472 242 pud havre.

Kornpriserne.

Priserne paa hvede stod i aaret 1900 i almindelighed lavere end i aaret 1899, da de allerede var i nedgaaende. For russisk 130/131 R' s vare be-

taltes i begyndelsen af aaret blot 84—85 kop. I februar steg prisen til 92—93 kop., men faldt snart derpaa til 87—88 kop., hvilken pris bibeholdtes under hele marts, hvorefter den begyndte lidt efter lidt at stige. I juni kunde forretninger sluttes til 92—93 kop. for 130/131 *℥*'s vare. Men derefter indtraadte en fuldkommen stilstand, og først i slutningen af august indtraadte en større livlighed. I september og oktober beholdtes for 128/129 *℥*'s russisk vare omkring 92—93 kop. samt under begge de sidste maaneder 90 kop. for 127/128 *℥*'s og 89 for 125/126 *℥*'s hvede.

Prisen paa rug var i begyndelsen af aaret 70—71 kop. for 120 *℥*'s russisk tung vare, steg i slutningen af februar til 76 kop. og i april til 79 kop., men sank under de næste maaneder til 71 samt til og med til 68½ kop.

Prisen paa byg, som for 108 *℥*'s russisk vare i begyndelsen af aaret udgjorde 72 kop., steg ud paa sommeren til 80 kop., men gik i september ned til 78—79 kop. og noteredes i slutningen af aaret med 74—75 kop. For kurlandsk 108 *℥*'s vare betaltes fra 67 til 75 kop. for kurlandsk 115 *℥*'s vare i september maaned 83—84 og i slutningen af aaret 75 kop, kurlandsk oventørret 100 *℥*'s byg betingede i februar 76 kop., i marts 79—80 kop., i juni 73—74 kop., i september 78—79 kop. samt under de 3 sidste maaneder af aaret 72—74 kop.

Havrepriserne varierede paa følgende maade: for bedre kvalitet russisk hvid havre betingedes under aarets fire første maaneder 67—75 kop., derefter sank prisen i slutningen af juni til 64—70 kop. for atter fra begyndelsen af september at stige til 69—78 kop. For vanlig utørret russisk havre steg prisen under den første trediedel af aaret fra 56—57 til 63—64 kop., begyndte derefter i juni at synke til 58—59 kop., men steg atter i oktober til 62½ og ved aarets slutning til 66 kop. Oventørret russisk havre betingede i mai og juni høist 58½ kop., men fra august begyndte prisen atter at stige, og i slutningen af aaret betaltes for oventørret russisk vare 64—65 kop.

Kurlandsk havre af bedre kvalitet solgtes i sidstforløbne aar til 66—70 kop.

Udførsel af andre vareslags.

Udførselen af lin fra distriktets havne udgjorde fra:

	Riga.	Libau.	Pernau.	Sum.
	(I tusen pud).			
Aar 1900	2 822	2 242	635	5 699
” 1899	6 262	739	926	7 927
” 1898	5 295	386	1 048	6 729

Fra de øvrige havne ved Østersjøen samt over landgrænsen ved Wirballen. m. m. udførtes:

	St. Petersburg.	Reval.	Wirballen.	Det øvrige Rusland.	Sum.
	(I tusen pud).				
Aar 1900	446	1 291	1 324	1 811	4 872
” 1899	834	1 555	1 491	2 189	6 069
” 1898	822	1 890	1 584	2 670	6 966

Til Norge udførtes fra Riga 194 pud.

I begyndelsen af aaret noteredes for livlandsk vare fra 48 til 56 rub., for kurlandsk vare 51½ rub.; under sommeren faldt prisen, men ud paa høsten betingede livlandsk vare 57—61 rub. og kurlandsk vare 55—59 rub.

Udførselen af hamp fra Rusland udgjorde i sidstforløbne aar 2 422 000 pud mod 2 432 000 pud i aaret 1899 og 2 336 000 pud i aaret 1898.

I almindelighed er en skarp nedgang i udførselen af russisk hamp mærkbar. Den større produktion af italiensk hamp, det øgede forbrug af transoceanske fiberstoffer (jute, manila- og sisalhamp) samt tiltagende brug af staaletraadlinier formindsker mere og mere efter efterspørgselen efter hamp.

Fra Riga udførtes til Norge 13 758 pud. Prisen i Riga paa hamp vekslede alt efter kvaliteten fra 24—28 rub. til 42—43 rub.

Udførselen af slaglinfrø udgjorde i aaret 1900 fra Riga 2 158 282 pud mod 1 845 410 pud i aaret 1899 og 1 796 806 pud i aaret 1898, fra Libau 1 663 144 pud mod resp. 1 244 641 og 1 158 948 pud i aarene 1899 og 1898, fra Pernau 165 368 pud mod resp. 147 502 og 230 000 pud samt fra hele Rusland 16 939 000 pud mod resp. 13 495 000 og 15 734 000 pud. I linfrøhandelen indtager Sortehavets havne og deriblandt Novorossiisk den første plads; blandt Østersøhavnene er det igjen Riga, som siden 1897 har havt den største udførsel. Til Norge udførtes fra Riga 145 241 pud.

Prisen paa linfrø stod i sidstforløbne aar høiere end i aaret 1899, da de allerede erfarede en betydelig stigning. Prisen for steppefrø f. ex. noteredes under de første maaneder af aaret med 155—156 kop., steg i april til 178 kop. og i juni til 182—183 kop. I oktober maaned noteredes 190—192 kop.

Af linfrø til udsæd udførtes i aaret 1900 fra Riga 445 690 pud, hvoraf til Sverige 6 380 pud, mod 501 952 pud i aaret 1899 og 456 889 pud i aaret 1898. Fra Pernau udførtes 79 105 pud i aaret 1900 mod respektive 44 613 og 59 091 pud i de to foregaaende aar. Den i handelen kommende vare var i kvalitet god og var livlig efterspurgt til stigende priser.

Af hamp frø udførtes i aaret 1900 fra Riga 17 689 pud mod 105 098 pud i aaret 1899 og 83 426 pud i aaret 1898, fra Libau 302 918 pud mod resp. 476 611 og 54 645 pud under de foregaaende aar samt fra hele Rusland 652 000 pud i aaret 1900 mod 1 359 000 pud i aaret 1899 og 442 000 pud i aaret 1898. Prisen fluktuerede for ovntørret vare fra 120—140 kop. samt var i almindelighed væsentlig lavere end i aarene 1899 og 1898, men høiere end i aarene 1895 og 1897.

Udførselen af oljekager opgik til:

	Riga.	Libau.	St. Petersburg.	Reval.	Hele Rusland.
	I tusen pud.				
Aar 1900	1 825	3 007	3 185	369	21 987
„ 1899	4 074	2 271	2 693	749	24 406
„ 1898	3 521	1 095	2 640	715	20 743

Udførselen fra Østersøhavnene var ca. 38.2 pct. af hele rigets udførsel Riga's export udgjordes næsten udelukkende af linfrøkager samt af ubetydelige kvantiteter solsikke- og hampekager. St. Petersburgs export bestod for en halvdel af solsikke- og en halvdel af linfrøkager, Libaus for en halvdel af solsikke, en fjerdedel af linfrø- og en fjerdedel af hampefrøkager samt Revals for en tredjedel af solsikke- og to tredjedele af linfrøkager.

Fra hele riget bestod i aaret 1900 udførselen af 7 962 000 pud linfrøkager, 1 394 000 pud hampefrøkager, 8 356 000 pud solsikkekager samt 4 575 000 pud raps- og andre kager.

Prisen fluktuerede under aaret for linfrøkager af Rigaertilvirkning mellem 96—107 kop. og af anden russisk tilvirkning mellem 96—106, for solsikkekager mellem 78 og 83 kop. samt var for hampefrøkager 74 kop.

Af e r t e r udførtes i aaret 1900 fra hele Rusland 4 591 000 pud, hvoraf fra Riga 50 208 pud, Libau 901 352 pud og Reval 169 516 pud, mod 5 977 000 pud i aaret 1899 og 6 370 000 pud i aaret 1898.

Af s m ø r udførtes i aaret 1900 fra Riga 81 198 pud mod 17 153 i aaret 1899, fra Libau 49 177 pud mod 44 139 pud i aaret 1899, fra Reval 578 640 pud mod 163 446 pud i aaret 1899 samt fra hele Rusland 1 199 000 pud mod 630 000 pud i aaret 1899.

Ruslands udførsel af smør i aaret 1900 var 889 000 pud større end exporten i aaret 1896 og har siden sidstnævnte aar næsten firedoblet sig.

Ifølge tolddepartementets beregning opgik hele værdien af Ruslands smør-export i aaret 1900 til over 13 millioner rubler.

I udførselen deltog Reval i sidstforløbne aar med næsten 50 pct., Riga med næsten 7 pct. og Libau med over 4 pct. Gjennem den med indeværende aar aabnede hurtige regulære dampskibsforbindelse mellem Riga og London for befordring af let bedærvelige produkter, indrettelsen af hurtige godstog og iskjølingsvagnar ligesom af et projekteret afkjølningshus til opbevaring af saadanne varer i Riga turde exporten af smør og ost, hvilken sidste endnu spiller en underordnet rolle, i den nærmeste fremtid komme til at faa et betydeligt opsving, da befordringen af disse varer fra produktionsstederne til afsætningsmarkederne nu kan ske med nødvendig hurtighed og punktlighed.

Udførselen af o s t fra hele riget i aaret 1900 var 41 000 pud mod 35 000 pud i aaret 1899 samt fra Riga 2 888 pud mod 4 528 pud aaret forud.

Udførsel af æ g udgjorde :

	Fra Riga.	St. Petersburg.	Libau.	Hele Rusland.
	I tusen pud.			
Aar 1900	1 941	953	434	7 417
„ 1899	2 048	1 047	299	7 020
„ 1898	2 012	960	247	7 629

Ægexporten har siden 1895 udviklet sig, saa at Riga nu er rigets fornemste exporthavn for denne vare, og er dette resultat at tilskrive dels den øgede produktion af æg i det indre af landet, dels de nedsatte jernbanefragter og hurtigere ægtransporter, dels ogsaa øgede regulære dampskibsforbindelser. Rigas ægudførsel opnaaede sit højdepunkt i aaret 1899, da mere end 2 millioner pud sendtes til udlandet, hvorimod udførselen i aaret 1900 var omkring 100 000 pud lavere.

Det storbritanske marked har en stor evne til at modtage denne vare, forudsat at samme er af bedste kvalitet. De russiske, paa de udenlandske markeder udbudne ægs kvalitet er vistnok gjennem de russiske jernbaners øgede transportevne samt de mellem russiske og udenlandske havne indrettede direkte og hurtige forbindelser forbedret, men de lader dog meget tilbage at ønske. Russiske æg betingede derfor lavere pris end de fra andre lande kommende (i 1900 erholdtes for russiske æg paa det britiske marked 5 sh. 6 d pr. stort hundrede, danske derimod 7 sh. $6\frac{3}{4}$ d og franske 7 sh. $7\frac{1}{2}$ d).

Udførselen af trælast udgjorde i engelske kub.fod:

	Riga.	Libau.	Sum.
Aar 1900 . . .	46 556 000	4 997 000	51 553 000
„ 1899 . . .	46 700 000	1 750 000	48 450 000
„ 1898 . . .	45 400 000	2 252 000	47 652 000

De høje priser, som under sidste halvdel af aaret 1899 betaltes for næsten alle slags trælast, maatte naturligvis fremkalde en øget produktion, og da arbeiderne i skovene lettedes meget ved en lang og snefuld vinter, blev tilførselen i sidstforløbne aar høist betydelig. Imidlertid ansees trælastexporten fra Riga ikke at have været særdeles gunstig, idet om vaaren, da fragterne endnu var sammenlignelsesvis lave, indløbet til byen blev forsanget af vaarfloden, saa at større dampskibe i længere tid ikke kunde anløbe havnen, samt siden, efter at den nævnte hindring ved store mudringsarbejder var ryddet af veien, som følge af de stigende stenkulpriser og de kinesiske forviklinger en hidtil ikke anet stigning i fragterne indtraf.

I aaret 1900 udskibedes fra Riga blandt andet 487 499 stk. kant- og rundbjelker m. m., 174 294 stk. asp- og orevirke, 2 251 185 stk. sveller, 16 559 941 stk. bord og planker samt 4 006 465 stk. grubestøtter.

Indførselen

har, som det af de allerede meddelte zifre fremgaar, i aaret 1900 holdt sig inden snevrere grænser end i foregaaende aar. For de hovedsageligste grunde dertil er allerede redegjort. Men yderligere turde paapeges den gennemgaaende betydning, som de i juli maaned vedtagne toldforhøielser har udøvet paa importhandelen. Disse udgjør 50 pct. for sild, vin, tobak, kautschuk og guttapercha i ubearbejdet tilstand, apelsiner og citroner, vindruer, nødder, mandler og korinter; 30 pct. for kaffe; 20 pct. for jute og 10 pct. for kautschuk og guttapercha i bearbejdet tilstand, natron og kali (deriblandt soda,

potaske, glaubersalt) klorkalk, syrer, olier, garvestofte og rør af ler. Videre er toldafgiften forhøjet paa bomuld med 1 rub., bomuldsgarn med rub. 1.50, cellulose med $7\frac{1}{2}$ kop. og ildfast ler med 1 kop. pr. pud.

Værdien af Ruslands indførsel i aaret 1900 var omkring 32 millioner rubler lavere end i aaret 1899 og omkring 40 millioner rubler lavere end i aaret 1898. Værdien af Rigas indførsel i aaret 1900 næsten 12 millioner mindre end foregaaende aars indførselsværdi og omkring 7 millioner rubler mindre end værdien i aaret 1899. Værdien af Libaus indførsel oversteg derimod værdien i aaret 1900 med 6.2 millioner og værdien i aaret 1899 med 7.5 millioner rub. Af varesorter, som udgjør gjenstand for indførsel fra noget af de forenede riger eller bereder deres fartøier fragtfortjeneste, kan nævnes følgende:

Af stenkul og kokes indførtes i aaret 1900 til det russiske rige 273.8 millioner pud mod 272.9 millioner pud i aaret 1899 og 182.4 millioner pud i aaret 1898. Af indførselen kom i førstnævnte aar paa Riga 31.4 millioner, Libau 17.9 millioner, Reval 6.8 millioner og St. Petersburg 103.2 millioner pud.

Jern og staal.

Indførselen deraf udgjorde:

	Riga.	Libau.	Hele Rusland.
	I tusen pud.		
Af ru- og støbejern:			
Aar 1898	1 037	122	6 773
„ 1899	650	118	8 347
„ 1900	181	90	3 158

Af stangjern:

Aar 1898	2 457	1 309	19 216
„ 1899	2 088	1 098	16 157
„ 1900	240	540	5 785

Af staal:

Aar 1898	1 214	4	4 482
„ 1899	729	8	2 884
„ 1900	351	11	1 298

Indførselen af alle tre forannævnte metaller har saaledes undergaaet en betydelig formindskelse, som i sammenligning med aaret 1899 udgjorde for ru- og støbejern i Riga 72 pct., i Libau 23.7 pct. og hele Rusland 62 pct.; for stangjern: i Riga 88 pct., Libau 51 pct. og hele Rusland 64 pct. samt for staal i Riga 51.8 pct. og hele Rusland 55 pct., hvorimod indførselen i Libau af staal øgedes med 38 pct.

De største fremskridt paa paa jernindustriens omraade har Rusland gjort under de sidste fem aar. Under dette tidsrum opstod i det sydlige Rusland ikke mindre end 40 nye jernværker, hvorhos de fire før den tid dersteds eksisterende værker fordoblede antallet af masovne. Af de russiske jernværkers samlede produktion, som i aaret 1900 ansloges til omkring 174 millioner pud mod 163 195 811 pud aaret forud, har de sydrussiske værker alene produceret 91 385 838 pud, men Uralværkerne blot 49 044 698 pud; jernstøberierne i Polen og det mellemste Rusland maatte af mangel paa stenkul i aaret 1900 indskrænke sin tilvirkning og leverede i samme aar: de første 16.3 og de sidste 14.8 millioner pud.

Indførselen af maskiner, redskaber og værktøi, alle slags, eller dele deraf udgjorde:

	Riga.	Libau.	Hele Rusland.
		I tusen	pud.
Aar 1898	1 218	276	9 880
„ 1899	1 769	380	12 417
„ 1900	1 115	487	9 893

Indførselen af maskiner, alle slags, som i aarene 1898 og 1899 havde de høieste zifre at opvise, formindskedes i sidstforløbne aar for hele riget med omkring 2.8 millioner pud. Til Riga indførtes 654 000 pud mindre end det foregaaende aar, hvorimod indførselen i Libau var 107 000 pud højere end aaret forud. Indførselen af maskiner for jordbrugets behov gaar med hvert aar mere og mere tilbage, og nu indføres hovedsagelig blot mere komplicerede saadanne maskiner, hvorimod tilvirkningen af enklere landbrugsmaskiner inden landet ved den høie toldbeskyttelse har taget større og større fart.

Af farvetræ, som mest ankommer til Riga med de forenede rigers fartøier, indførtes i aaret 1900 til hele riget 2 293 000 pud mod 2 551 000 pud i det foregaaende aar. Rigas indførsel udgjorde 1 691 855 pud eller omkring 74 pct. af hele rigets indførsel.

Af korkebark indførtes i aaret 1900 til Riga 292 137 pud, til Libau 135 249 pud og til hele Rusland 687 000 pud.

Af malm indførtes i aaret 1900 til Riga 20 701 pud jernmalm, 10 561 pud manganmalm, 760 581 pud svovlkis, hvoraf fra Norge 555 820 pud, samt 1 814 pud andre slags ei specificerede malme.

Nürnberg.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Bernhard Lang, dateret 18de juli 1901.

Almindelig oversigt. Man kan ikke skjule, at den forhaabning, med hvilken handel og industri indtraadte i aaret 1900, ei blev opfyldt i det forløbne aar. Omendskjønt der i den første del af aaret var en forventning om fortsættelse, maaske til og med en stigning af det foregaaende opsving,

saa blev dog i aarets løb en tilbagegang merkbar, en tilbagegang, der indtil aarets slutning ei kan opvise nogen vending til det bedre, og som ei er at vente i den nærmeste tid. Hertil, medvirkede de politiske forhold, der drog ud i tid over al forventning, knapheden paa penge, den almindelige overproduktion inden industrien, samt de til yderlighed øgede kulpriser, der gjorde sig meget merkbare, isærdeleshed inden mit distrikt.

Jernindustrien gik med glimrende udsigter aaret imøde. Maskinfabrikernes og jernkonstruktionsfabrikernes stærke sysselsættelse og de gunstige konjunkturer, hvorunder jernindustrien i almindelighed arbejdede, havde tilfølgende, at jernet fandt en overordentlig god omsætning, og markedet var yderst livligt. Den sidste del af aaret faldt priserne nævneværdig, uden at tilbagegang i industrien viste sig at indtræde.

Trælasthandelen. Som følge af aftagende byggevirksomhed hele aaret igjennem var forretningerne træge med formindsket omsætning og tilbagegaaende priser.

Humlehandelen. Den nye høst begunstigedes af de bedste veirforholde, den i august maaned raadende tørke var til god nytte, og Bayern havde gjennemsnitlig en meget smuk vare. Som følge af den lave vurdering af høstens mængde og under indvirkning af den betydelig formindskede høst i England og Belgien begyndte indkjøbene meget tidlig; forretningerne udviklede sig yderst livlig, og særlig inden Spalterlanddistriktet var de finere kvaliteter af høsten meget tidlig udsolgte. Priserne, som ved sæsonens begyndelse havde været meget høje, gik siden tilbage, dog bibeholdt de bedre Spalter- og Hallertauer- ligesom ogsaa Saazerkvaliteterne sine høje priser hele forretningsaaret igjennem. Høsten vurderedes i Bayern i aaret 1900 til 270 000 centner mod 280 000 centner i aaret 1899. Udførselen af humle til Sverige udgjorde 7 218 ctr. i aaret 1900 mod 8 324 ctr. foregaaende aar, samt til Norge 1 570 ctr. mod 2 450 ctr. i aaret 1899. Hele udførselen af humle fra Tyskland var 158 000 ctr. med en modsvarende værdi af omtrent 19 000 000 reichsmark. Overskuddet af aarets høst er ikke særdeles betydeligt, hvad kvaliteterne angaar, omendskjønt kvantiteten er noget større end foregaaende aars.

Bryggeriindustriens stilling har vist sig at være tilbagegaaende sammenlignet med fjoraaret. De almindelig ugunstige forhold, som endog har faaet udtryk i mindre ølforbrug (hvorhos malt og humle ikke var at erholde til moderate priser), har øvet en skadelig indflydelse paa denne for Bayern saa vigtige industri. Kursfaldet paa bryggeriaktier var meget betydeligt. Maltforbruget gik tilbage fra 343 817 hl. for aaret 1899, til 324 896 hl. i aaret 1900.

Glasværkerne var for største delen i begyndelsen af aaret, som følge af de bøhmiske kularbeideres strike, nødt til at nedlægge sine arbeider. Herigjennem var det vistnok muligt under den første del af aaret at betinge forhøiede priser, men disse havde senere en skadelig indvirkning paa omsætningen, hvorfor store lagere endnu ligger inde, og det er at antage, at et prisfald til det forrige niveau i den nærmeste tid vil indtræffe.

Textilindustrien. Over en daarlig udgang af forretningsaaret klagede ligeledes bomuldsspinderierne. Garnpriserne kunde ikke bringes i overensstemmelse med det mere og mere stigende bomuldsmarked, og noteringerne for bomuld, der hele aaret havde gaaet op, havde i maanederne oktober og november naaet en saa uhørt høide, at man i de sidste ti aar ei havde seet dens lige. Priserne havde medio oktober opnaaet en øgning af ca. 80 til 100 pct. mod begyndelsen af aaret 1899. Under den sidste del af aaret var branchens stilling meget trykket og har til dato ikke bedøet sig, hvorfor fabrikanterne maa tage en alvorlig indskrænkning af produktionen under overveielse.

Væverierne havde ganske vist en god afsætning, men til lave priser, hvorfor, som følge af høie omkostninger, en forholdsvis ringe profit kom dem tilgode. En af hovedgrundene til den ugunstige udvikling af bomuldsindustrien er at søge i den internationale overproduktion, samt deri, at de lande, til hvilke exporten før har været livlig, alt mere og mere tilfredsstiller sine behov med egne fabrikater. For linspinderierne foraarsagede abnormt høie linpriser ved siden af meget dyre fabrikationsomkostninger et ugunstigt arbejdsaar.

Fabrikationen af træspoler maa lide under den udenlandske konkurrence, og i særdeleshed er det svenske fabrikat meget yndet og er gjenstand for stor efterspørgsel. Den tyske indtørselstold er lav og kommer derfor lidet i betragtning.

Maskinfabrikerne var sterkt sysselsatte med en livlig efterspørgsel og kan i almindelighed se tilbage paa et godt forretningsaar. Vanskeligheder ved i rette tid og til acceptable priser at erholde raamaterialier samt de høie pengepriser medvirkede til en tilbagegang i omsætningen i den sidste del af aaret. Dette turde dog ei saa merkbart have givet sig tilkjende for de større fabrikker, om ikke de politiske kriser i høj grad havde været aarsag til indskrænkning af projekterede bestillinger. En af Bayerns største maskinfabriker meddeler følgende middelpriiser paa raamaterialier af sin fabrik: for jernbjelker I[mk. 145—150, stangjern mk. 190—220, jernplader mk. 220, kul mk. 16—20 samt koks mk. 35—40, alt pr. ton.

Fra den elektriske branche meddeler det herværende aktiebolag Schuckert & Co. i sin beretning følgende:

„Aaret 1900 kan ikke betegnes at have været ligesaa gunstigt som de foregaaende aar. Konjunkturerne havde at lide under de almindelige misforhold, som ogsaa har givet sig tilkjende inden denne industri, og turde særlig de mindre fabrikker være mest kjendelig truffet heraf. Hvad vor egen virksomhed angaar, har fabrikationen ikke været formindsket i aarets løb, og de indgaaende bestillinger har været af omtrent samme omfang, som det foregaaende aar. Antallet af hestekræfter ved de solgte maskiner har til og med en øgning af 14 000 hkr., at opvise.“

Inden saavel maskin- som den elektrotekniske industri er arbejdslønnene uforandrede tiltrods for, at tilgangen paa arbejdskraft er større, end behovet kræver.

Blyantfabrikerne kunde glæde sig ved en stigende konsumtion,

særlig i Tyskland, og har udviklet sig videre. Den allerede eksisterende betydelige export til Rusland fik et videre opsving, hvilket leverer bevis for, at den russiske industri ikke, hvad kvantiteterne betræffer, er istand til at tilfredsstille fordringerne.

Nürnbergers kortevare- og legetølexport har været livlig med noget øgede, men snart atter tilbagegaaende priser. Udstillingen i Paris tilførte denne branche flere transmarine købere, men disse viste dog stor tilbageholdenhed i sine bestillinger. I det hele taget har ikke nogen væsentlig forandring indtruffet i beretningsaaret.

Stenindustrien. Forretningsaarets gang betegnes for stensliberiernes vedkommende som god under det første halvår, med tilfredsstillende kommissioner og for fabrikkerne fordelagtige priser, medens arbeidet under andet halvår paa grund af en mere flau omsætning maatte indskrænkes noget. For stenhuggerierne var ligeledes forholdsvis gode resultater opnaaede i aarets løb. Efterspørgselen efter produkterne var omtrent ligestillet med forrige aars, og arbeidet fortsattes uafbrudt med noget forhøiede arbejdslønninger. Det sorte svenske materiale er fremdeles gjenstand for livlig efterspørgsel af almenheden, men fabrikkerne gjør paanyt indvending mod kvaliteten, som dette aar mere end vanligt har været blandet. Da dertil den svenske sten her betinger en pris af mk. 350 pr. kubikmeter, kommer en yderst ringe fortjeneste fabrikkerne tilgode, da salgsprisen ei kan sættes i forhold dertil, hvorfor der i almindelighed klages over den raadende mode med sorte gravstene. Disse har ligeledes sin største konkurrent i de svenske forarbejdede stene, som toldfrit indføres her i landet, og der foreslaaes, at denne vare belægges med told.

Penselfabrikationen havde i almindelighed et tilfredsstillende arbejdsaar.

Velocipedfabrikationen har i de to sidste aar været i tilbagegang, og fabrikkerne maatte betydelig indskrænke sin tilvirkning. De allerede færdige lagre var langt større end efterspørgselen, hvorved priserne gaar tilbage og befinder sig nu paa et saadant niveau, at man ved den mest rationelle fabrikation med møje kan dække tilvirkningsomkostningerne. Heraf fulgte mange betalingsindstillinger og likvidationer af de mindre fabrikker, og endnu flere ventes at indtræffe. De fleste lande har yderligere forhøiet sin indførselstold, til stor skade for exporten, hvorhos omsætningen til de transmarine lande knapt længere er nævneværdig, da i særdeleshed der alle fabrikerende landes konkurrence træffer sammen.

Brændevins- og eddike tilvirkningen. Den daarlige indflydelse, som „Die Centrale für Spiritusverwertung zu Berlin“ udøvede paa spirituosabranschen, gjorde sig betydelig merkbar ogsaa paa eddikeindustriens omraade. Paa en ensidig og tvingende maade fixerede denne sine høje priser for spirituosaa for viderefabrikation og fastholdt disse priser trods stor poteteshøst og derigjennem raadende større produktion. Denne ring, som fra begyndelsen var bestemt til at skulle indføre middelpriiser og afhjælpe de sedvanlige prisforhøielser i sommermaanederne, virkede ingenlunde i denne retning, men bevirkede meget mere en suksessiv forhøielse af mk. 7 pr. hl. Prisen paa raasprit for

eddikefabrikation var saa høi, at det forgangne aar vel har givet det sletteste resultat i de sidste decennier.

Nürnbergers folkemængde udgjorde ved aarets udgang 261 390 mennesker.

Konsulatets adresse er fremdeles Marienplatz 11.

Odessa.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konst. konsul O. M. Osberg,
dateret 7de oktober 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900. Til hovedstationen ankom fra andre lande i ballast 1 norsk dampskib dr. 1 872 tons og til konsulat-distriktet forøvrigt 7 norske dampskibe dr. 9 014 tons, med ladning ingen. Det førstnævnte dampskib afgik med ladning til Norge, og af de øvrige afgik 3 dr. 4 313 tons til Norge, 1 dr. 1 405 tons til Sverige og 3 dr. 3 296 tons til andre lande.

Bruttofragter for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 271 000.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 59.43, ved vicekonsulsstationerne kr. 572.38; heraf tilfaldt konsulen kr. 219.28. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 80.07, ved vicekonsulsstationerne kr. 160.17; heraf tilfaldt konsulen kr. 80.07. Ialt tilfaldt konsulen kr. 438.86.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager intet, i svenske sager kr. 500.00, i andre sager kr. 30.00.

Ingen norske eller svenske fartøier er i aarets løb ankommet til konsulat-distriktet med ladning.

Aarsagen til nedgangen i den norske og svenske skibsfart paa Sortehavet i de sidste aar er hovedsagelig at finde deri, at rederierne, især de norske, mere og mere sysselsætter sine større dampere i maanedsbefragtning til amerikanske og kontinentalfirmaer. De sidste 3 aars daarlige høst i Syd-Rusland har naturligvis ogsaa, men for en mindre del, bidraget til formindskelse af al trafik.

Fragterne fra Odessa i aaret til de vanlige importhavne London, Hull, Antwerpen og Rotterdam var i gjennemsnit i januar 8 sh., februar 9 sh. 3 d, marts 9 sh. 6 d, april 9 sh. 6 d, mai 10 sh., juni 11 sh. 6 d, juli 11 sh. 6 d, august 13 sh., september 16 sh.—19 sh., oktober 11 sh., november 10 sh. 6 d, december 10 sh.; til Marseille og Genua: januar frs. 10.50, februar 11.00, marts 10.00, april 11.50, mai 11.00, juni 13.00, juli 10.00, august 10.00, september 17.00, oktober 10.00, november 10.00, december 10.50, alt pr. unit korn.

Fra Nicolaieff var fragterne ca. 1 sh. og 1 franc, fra Azow 2 sh. og 1½ franc højere.

Kulfragterne fra Cardiff til Odessa varierede fra 10 sh. til 11 sh. 9 d.

Af fremmede nationers fartøier besøgte Odessa i aaret i udenrigsk fart af:

247 engelske dampere	dr. netto	430 059	reg.-tons
141 russiske	"	233 378	"
78 italienske	"	114 065	"
63 østerrigske	"	98 447	"
41 tyske	"	58 868	"
37 græske	"	46 653	"
15 franske	"	23 258	"
3 tyrkiske	"	3 121	"
1 dansk	"	2 489	"
1 spansk	"	2 500	"
1 hollandsk	"	1 375	"

Odessas havn har endnu ikke erholdt den af regjeringen paatsenkte udvidelse, uagtet ingeniører aarlig hidsendes for at gjøre omkostningsoverslag.

Ved større trafik er fartøier ofte nødsagede til at vente op til 14 dage, inden de erholder kaiplads.

Nicolaieff har tilstrækkelig kaiplads til sin trafik, og skal skibsleden did, som for nærværende blot tillader fartøier med 19½ engelske fods dybgaaende at passere, inden 3 aar fordybes til 25 fod.

Novorossisk har udviklet sig til en betydelig exporthavn, siden den ved en bibane er kommet i forbindelse med de kaukasiske baner. Denne havn er hele vinteren isfri.

I m p o r t e n til Odessa ad sjøveien af toldpligtige varer udgjorde i aaret

Appelsiner og citroner	475 283	pud
Rosiner	67 303	"
Oliven	87 330	"
Olienødder	284 802	"
Peber og lignende krydderier	75 171	"
Kaffe	124 130	"
The	242 197	"
Cigarretpapir	8 245	"
Arak, rhum og whisky	67 747	"
Vine paa fad og flasker	105 926	"
Marineret fisk	47 437	"
Castoroliefrø	442 838	"
Mur- og tagsten	433 607	"
Kul	12 052 032	"

Harpiks	118 726	pud
Kaustisk natron	35 714	"
Vitriol	10 829	"
Olivenolie	151 644	"
Bark til garvning	552 895	"
Farver	117 507	"
Blyhvidt	73 284	"
Vanlig verdigris	11 899	"
Stangjern	8 320	"
Forskjellige slags uarbeidet jern . .	736 956	"
Staal	102 997	"
Tin	57 874	"
Bly	148 519	"
Tinarbeider	21 140	"
Knive, jernskuffer	18 277	"
Instrumenter	53 405	"
Maskiner	97 759	"
Indhøstningsmaskiner (dele af saadanne, da hele indhøstningsmaskiner som toldfrie ikke toldbehandles) . .	66 212	"
Lokomotiver	41 797	"
Maskindele	57 386	"
Papir	6 181	"
Bomuld	655 398	"
Jute	137 237	"
Uld	1 658	"
Silke	28	"
Forarbeidet papir	2 154	"

Indhøstningsmaskiner importeres til Syd-Rusland i store kvantiteter hovedsagelig fra Nordamerika, og der hidkom i aaret 3 fuldlastede dampere, som lossede en del i Odessa og resten i Novorossisk. Hele maskiner er toldfrie, men dele, som importeres for reparation af ældre maskiner, betaler told.

Hvad som er importeret fra Norge og Sverige, kan konsulatet ikke erholde opgave over, da varerne er kommet over Hamburg og Hull, og nogen officiel redegjørelse over import og export har Odessas børskomite ikke udgivet iaar.

Syd-Rusland byder et stort felt for afsætning af alle slags industriartikler, men de betreffende fabrikker maa lade sprogkyndige repræsentanter uafsladelig bereise landet for at skaffe forbindelser og studere kundernes soliditet. Tyske fabrikker har reisende, som mindst 2 gange om aaret besøger sine agenter og kunder.

Exporten fra Odessa udgjøres foruden af korn og sukker siden nogle aar af større kvantiteter saget furu og gran, hvilken vare kommer fra Bukovina i Østerrige og udskibes herfra i transit.

Da exporten af denne vare er af større interesse for de forenede riger, meddeler konsulatet nedenstaaende opgave over de forskjellige kvantiteter til de forskjellige importhavne:

Alexandria	114 555	kubikmeter
Rotterdam	58 608	—
Batum	48 708	—
Cette	16 148	—
Konstantinopel	15 092	—
Marseille	10 076	—
Jaffa	6 314	—
Beyruth	6 160	—
Smyrna	4 488	—
Salonica	4 400	—
Tripolis	4 268	—
Valencia	3 234	—
Nizza	3 080	—
Pireus	2 992	—
Patras	2 244	—
St. Louis	1 518	—
Algier	1 408	—
Port Said	1 276	—
Cannes	1 258	—
Oran	1 232	—
Port Vendres	1 122	—
Toulon	1 034	—
Volo	1 012	—
Vostitza	726	—
Neapel	506	—

Fragterne pr. damper fra Odessa til de forskjellige pladse var som følger, regnet pr. 22 kubikmeter: Alexandria 150 frs., Smyrna, Jaffa og Port Said 170, Salonica og Volo 130, Genua og Marseille 150, Cette, Nizza, Port Vendres og St. Louis 190, Algier og Oran 200 francs, Rotterdam £ 7. 0. 0.

Guayaquil.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Ed. Rickert, dateret 23de juli 1901.

Guayaquils handel var i aaret 1900 ikke saa blomstrende som i det foregaaende aar, som følge af en nedgang i kakaohøsten af ca. 150 000 quintaler til en værdi af ca. $4\frac{1}{2}$ mill. sucres eller ca. 9 mill. mk. Desuden skadedes handelen ved frygten for uroligheder i anledning af det forestaaende præsidentvalg.

Importen over Guayaquil androg i aaret 1900 til \$ 12 648 374.00 eller mk. 25 296 748.00, og den hele republiks import til \$ 13 431 179.00 eller mk. 26 862 358.00.

Exporten udgjorde i hele Ecuador \$ 15 419 222.00 eller mk. 30 838 444.00, hvoraf gik over Guayaquil \$ 12 455 312.00 eller mk. 24 910 624.00. Der er altsaa det glædelige faktum at notere, at Ecuadors export nu som tidligere overstiger importen.

Sidste kongres har forhøjet den ekstraordinære importtold med 23 pct., saaledes at denne nu ialt udgjør 100 pct. af den ordinære told. Ligeledes blev der vedtaget en ekstraordinær exporttold af 50 pct. af den ordinære told paa alle exportartikler med undtagelse af elfenbensnødder og kaffe samt kakao og kautschuk, for hvilke to sidstnævnte artikler tolden er blevet reduceret henholdsvis fra 4 til $3\frac{1}{2}$ og fra 20 til 15 centavos pr. kg. Oplæggelsesafgiften paa toldboden er blevet forhøjet til det firedobbelte.

Af kakao var høsten mindre end i aaret 1899, nemlig kun 381 617 quintaler (à 46 kg.) mod 525 962 quint. i 1899. Kaffe høsten var derimod større end i det foregaaende aar, nemlig 2 299 951 kg. mod 1 768 898 kg. i 1899. Paa grund af de faldende priser paa det europæiske marked lægger man sig imidlertid her nu meget mindre efter dyrkningen af dette produkt end i tidligere aar, idet man skjænker det mere lønnende produkt kakao mere opmærksomhed. Af gummi exporteredes kun 501 596 kg. mod 655 374 kg. i det foregaaende aar. Exporten af denne artikel vil ikke stige, medmindre regjeringen sørger for en lettere transport fra de vilde skove, hvor produktet hentes. Udførselen af elfenbensnødder steg i aaret 1900 til 19 620 802 kg. mod 16 120 552 kg. i det foregaaende aar.

Skibsfarten paa Guayaquil gaar paa grund af den stigende import og export stadig fremad. Havnen besøgte i aaret 1900 af 205 fartøier dr. 300 133 reg.-tons; blandt disse var der ingen norske eller svenske skibe.

Industrien gjør fremdeles ingen fremskridt i Ecuador. Ingen nye veie blev anlagte. Ingen indvandring fandt sted. Bankerne gav i aaret 1900 fra $9\frac{1}{2}$ til 16 pct. i udbytte; sporveisselskabet uddelte 18 pct., og gaskompagniet 12 pct.

Kursen var hele aaret fast, nemlig 1 £ = \$ 10.00 eller 24 d pr. sucre.

Jernbaneanlægget skrider fremover. I Guayaquil paatænkes opført en ny brygge, da den allerede eksisterende er forliden for den nuværende trafik.

Man har allerede lagt grunden til en ny toldbodbygning. Den videre opførelse er imidlertid foreløbig standset paa grund af, at entreprenøren ikke kunde erklære de nødvendige penge.

Lübecks handel og skibsfart.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Lübeck af 30te august 1901.

Efterat det herværende handelskammers statistiske beretning om Lübecks handel og skibsfart i aaret 1900 nu er udkommet, turde nedenstaaende derfra hentede opgaver fortjene at meddeles.

Lübecks totalimport i aaret 1900 saavel sjø- som landværts androg til 1 231 400 tons til en værdi af 337.9 millioner rmk. Heraf kom 540 000 tons = 86.8 millioner rmk. sjøværts.

Importen til Lübecks havn fra Sverige beregnes for aaret 1900 til 187 300 tons = 26 146 777 rmk. (fra Rusland 27 982 225 rmk.); fra Norge udgjorde den blot 160 tons = 121 559 rmk. mod resp. 4 145 tons og 555 652 rmk. i aaret 1899.

Af sjøværts indførte nordiske importartikler bemerkes i første række:

Træ og trælast, hvoraf indførtes 272 527 tons (deraf fra Sverige 130 000 tons) mod 248 734 tons i aaret 1899.

Tjære (kommer hovedsagelig fra Finland og Rusland) viser ikke nogen tendens til stigning. Deraf indførtes under aaret 4 560 tons.

Af jern og staal, arbeidet og uarbeidet, som i aaret 1890 pludselig opnaaede et importziffer af 16 138 tons for derefter at synke betydelig, indførtes i aaret 1900 10 583 tons. I de nærmest foregaaende to aar var importen noget større.

Fyrstikker, som i 80-aarene udgjorde en ganske betydelig import-artikel (i 1886 steg indførselen til 6 747 tons), er i det sidste decennium næsten uafbrudt gaaet ned, og udgjorde i det sidste aar indførselen deraf blot 1 902 tons.

Fisk, som fra en ringe begyndelse under 70-aarene lidt efter lidt havde indtaget en meget vigtig plads paa importlisten, naturligvis vekslende efter fiskets udfald, og som under det sidste tiaar i almindelighed indførtes til en kvantitet af 10 til 15 000 tons pr. aar, viste for aaret 1900 et særdeles lavt ziffer, nemlig 1896 tons. Saltet sild indførtes i ringe mængde, fra Norge 34 tons, fra Sverige 33 tons.

Sten, gade-, kant- m. m. viser sig at blive en mere og mere nødvendig vare. Importzifferet for aaret 1900, 34 000 tons, er det høieste, som hidtil har forekommet. Deraf falder 27 300 tons paa Sverige. Glædeligt er det at konstatere, at den forhaabning, som generalkonsulatet i sin beretning den 29de marts d. a. udtalte betræffende udsigten for denne artikel til at undgaa told-ivrerens anfald, har vist sig grundet.

Huder og skind. Næst Rusland og Finland, hvorfra importen udgjorde 4 940 tons, leverede Sverige og Norge det vigtigste bidrag til denne importrubrik. Zifrene i denne henseende, som under de sidste aar havde været temmelig konstante, udgjorde for Sverige i aarene 1899 og 1900 resp. 1 194 og 1 138 tons. Norge bidrog for sidstnævnte aar blot med 31 tons, efter dog i aaret 1899 at have været oppe i 134 tons.

Af exporten, som ialt androg til 762 700 tons = 280.2 millioner rmk., gik 289 400 tons = 152.7 millioner mrk. sjøværts. Størstedelen heraf, noget over 100 000 tons til en værdi af 55 millioner mrk., tog veien til Rusland og Finland. Dernæst kom Sverige med 83 000 tons = 44 066 439 rmk., Danmark 35 000 tons = 23 637 800 mrk.

Af varer, som sjøværts exporteredes til Sverige (exporten til Norge har ikke været af nogen betydning) bemærkes:

Stenkul og kokes 10 530 tons mod 13 170 tons i det foregaaende aar; salt 2 800 tons; fabrik-, industri-, manufaktur- og kortvarer 5 448 tons mod 6 297 tons i aaret 1899; maskiner og maskindele 3 384 tons (1899: 4 041 tons); jern, staal og blik 3 404 tons (1899: 8 104 tons); jernvarer 4 700 tons (1899: 3 400 tons); kaffe 1 400 tons (1899: 1 710 tons); gjødningsstoffer 8 400 tons (1899: 136 tons); korn 5 533 tons (1899: 15 571 tons); poteter 17 683 tons (1899: 21 490 tons).

Gjennem Elbe-Trave-kanalen har en tidsmæssig vandveisforbindelse med hele rigstyske og Elbenomraadet ligesom — for det tilfælde at Mittellandskanalen kommer istand — det vestre Tyskland kommet istand. Store forhaabninger betræffende Lübecks fremtid er derfor knyttede til denne kommunikationsvei. De resultater deraf, som hidtil foreligger, overtræffer visselig ikke de forventninger, som med føie kan stilles til samme, men er paa den anden side heller ikke egnede til at indgive mistrøstning. Som nævnt i foregaaende beretning, virkede den usedvanlig lave vandstand i Elben under endel af sæsonen særdeles ugunstigt. Kvatiteten af de paa kanalen transporterede varer opgik ved aarets slutning til 115 000 tons og krævede med hensyn til den nævnte ulempe 223 000 tons skibsrums. Tyngdepunktet ved denne vareformidling laa naturligvis i Hamburg, som repræsenterer 44 290 tons eller mere end $\frac{1}{3}$ af omsætningen. Dernæst kommer Aussig, Magdeburg, Schönsbek og Berlin. Af omsætningen med Hamburg optog kaffe 4 000 tons. Store partier derfra forsendte artikler gik i transit.

Udførselen kanalveien til Hamburg udgjorde ca. en tredjedel af indførselen, idet det endnu ikke lykkedes at lede de fra Lübeck til Hamburg gaaende masseartikler træ, jern, mel, papir o. l. fra den vanlige sjø- eller jernbane-rute ind paa kanaltraden. Hvorvidt trafikzifrene for indeværende aar kommer til i nævneværdig mon at stille sig gunstigere end foregaaende aar, turde af hensyn til den nu raadende stagnation inden forretningslivet, være vanskeligt at forudsige. Sandsynligt er det imidlertid, at transporten af jernmalm kommer til at antage større proportioner end i det foregaaende aar, da Lübecks andel af Tysklands til $1\frac{1}{2}$ million tons andragende indførsel af denne

vare, takket være den nye kanal, for første gang noteredes og udgjorde 10 000 tons. Kvantiteten af denne importartikel kommer dog altid, hvad Lübeck betræffer, til at stille sig beroende af to vigtige faktorer, nemlig vandstandsforholdene i Elben og fremskridtene med vandfordybningen i Trave.

Skibsfarten. Det sammenlagte antal af til Lübecks havn ankomne fartøjer udgjorde:

	I aaret 1900.			I aaret 1899.				
	2 820 dr. 1 575 036 kbm.*)			2 860 dr. 1 540 662 kbm.				
Deraf ankom:								
Fra Sverige . . .	875	”	407 318	”	804	”	410 058	”
” Norge . . .	19	”	22 919	”	10	”	6 559	”
” Danmark . . .	518	”	294 173	”	575	”	297 113	”
” Rusland og Fin- land . . .	467	”	447 606	”	453	”	448 673	”
” Storbritannien	85	”	160 348	”	83	”	144 869	”
Af det sammenlagte antal ankomne fartøier udgjorde seil-								
skibe . . .	1 109	”	311 943	”	1 077	”	285 352	”
” dampskibe . .	1 711	”	1 263 093	”	1 783	”	1 255 310	”

Af disse fartøjer ankom under aaret 1900 et antal af 2 700 med ladning og 120 i ballast.

*) 2.83 kbm. = 1 reg.-ton.

Rom.

Aarsberetning for 1900 fra konsul Hermann Bohn, dateret 5te oktober 1901.

Handelsforbindelsen mellem Norge og Sverige og dette konsulatdistrikt har i det forløbne aar ingen forandring undergaaet. Byen og provinsen Rom er nu som tidligere kun et detailmarked for norske og svenske exportartikler, som indføres hid over de italienske havnestæder, fordelt paa mange smaa-handlere, og derfor unddrager sig enhver statistik.

Nogensomhelst nævneværdig export herfra til Norge eller Sverige finder ikke sted.

Indhold: Barcelona s. 817. — Guayaquil s. 859. — Lübecks handel
og skibsfart s. 861. — Nürnberg s. 852. — Odessa s. 856. — Riga s. 840.
— Rom S. 863.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 19. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og søfart. 1901.

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

Stettin.

Aarsberetning for aaret 1900 fra kst. generalkonsul Elis T. Holmberg,
dateret 22de juli 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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	20	3 046	149	99 633	169	102 679	4	571	28	14 783	32	15 354
Seilskibe	34	2 170	23	3 789	57	5 958	11	880	40	2 560	51	3 440
Sum	54	5 216	172	103 422	226	108 637	15	1 451	68	17 343	83	18 794
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	1	92	40	34 179	41	34 271	-	-	12	5 868	12	5 868
Seilskibe	2	82	7	2 203	9	2 285	-	-	6	497	6	497
Sum	3	174	47	36 382	50	36 556	-	-	18	6 365	18	6 365
Totalsum af ladede												
fartøier	57	5 390	219	139 804	276	145 193	15	1 451	86	23 708	101	25 159
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	6	6 442	6	6 442	19	5 783	124	87 985	143	93 768
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	60	6	2 527	7	2 587
Sum	-	-	6	6 442	6	6 442	20	5 843	130	90 512	150	96 355
Konsulatdistrik-												
tet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	11	5 657	11	5 657	4	1 596	36	32 464	40	34 060
Seilskibe	-	-	3	169	3	169	2	666	3	294	5	959
Sum	-	-	14	5 826	14	5 826	6	2 262	39	32 758	45	35 019
Totalsum af ballastede												
fartøier	-	-	20	12 268	20	12 268	26	8 105	169	123 270	195	131 374

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 127 240.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 340 778.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 115 dr. 229 341 tons, til hovedstationen 899 dr. 182 869 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 735.94, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 148.74; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 074.37. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 7 657.80, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 373.69; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 186.84.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 137.90, i svenske sager kr. 345.02, i andre sager kr. 8.00; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 14.05, i svenske sager kr. 7.56, i andre sager intet.

Skibsfarten.

Til distriktets forskellige stationer ankom i aaret 1900 følgende antal:

Svenske fartøier:

	Antal.	Tons.
Stettin	899	182 869
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	41	5 348
Greifswald	15	980
Rügenwalde	9	1 473
Stolpmünde	8	964
Stralsund	51	10 565
Swinemünde	83	26 555
Wolgast	9	588
Sum	1 115	229 342

Norske fartøier:

	Antal.	Tons.
Stettin	232	115 080
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	16	3 210
Greifswald	—	—
Rügenwalde	8	2 017
Stolpmünde	4	534
Stralsund	2	3 016
Swinemünde	31	31 943
Wolgast	3	1 663
Sum	296	157 463

De optjente bruttofragter udgjorde for:

Svenske fartøier:

	Ankomne.	Afgaaede.
Stettin	1 886 080	620 485
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	55 560	20 380
Greifswald	3 700	7 930
Rügenwalde	19 620	480
Stolpmünde	6 430	6 130
Stralsund	19 145	108 100
Swinemünde	195 140	150
Wolgast	5 585	1 760
Sum	2 191 260	765 415

Norske fartøier:

Stettin	1 869 225	269 915
Vicekonsulsstationerne i:		
Colberg	29 875	22 000
Greifswald	—	—
Rügenwalde	3 400	28 520
Stolpmünde	6 725	1 220
Stralsund	—	61 720
Swinemünde	409 745	—
Wolgast	73 175	—
Sum	2 392 145	383 375

Nedenstaaende oversigt udviser forholdet mellem den norske skibsfart i aarene 1900 og 1899:

Ankomne fartøier:

	1900.		1899.		Førgølse +, Formindskelse ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning	276	145 193	321	140 863	÷ 45	+ 4 330
I ballast . .	20	12 269	10	3 886	+ 10	+ 8 383
Sum	296	157 462	331	144 749	÷ 35	+ 12 713

Afgaaede fartøier:

	1900.		1899.		Forøgelse +, Formindskelse ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning	101	25 159	104	19 700	÷ 3	+ 5 459
I ballast . .	195	131 374	227	125 170	÷ 32	+ 6 204
Sum	296	156 533	331	144 870	÷ 35	+ 11 663

	Rmk.	Rmk.	Rmk.
Bruttofragter for:			
Ankomne fartøier	2 392 145	2 064 255	+ 327 890
Afgaaede —	383 375	218 303	+ 165 072
Sum	2 775 520	2 282 558	+ 492 962

Et tilbageblik paa ovenstaaende tabeller viser, at den norske skibsfart paa distriktet er vokset, hvad tonnage, men ikke hvad antal angaar. Tilveksten i den svenske skibsfart paa Stettin er betydelig og viser 110 fartøier og 29 074 tons mere end aaret forud.

Fra Sverige ankom med ladning til Stettin 111 fartøier dr. 13 258 tons mere end i aaret 1899; fra andre lande, Norge undtagen, ankom 34 fartøier dr. 21 077 tons mere end aaret forud; derimod merkes en indskrænkning i antallet af fra Norge med ladning ankomne fartøier. Den øgede skibsfart fra Sverige maa tilskrives den øgede import af gadesten, som hovedsagelig besørges med mindre seilere, hvorved forklares den i forhold til fartøiernes antal ubetydelige øgning i tonnagen.

Til Stettin indførtes 130 798 tons gadesten, hvoraf med svenske fartøier 98 000 tons. De fra fremmede lande ankommende svenske fartøier kommer i almindelighed fra England med stenkul og rujern.

Den norske skibsfart paa Stettin viser i forhold til aarene 1898 og 1899 en liden tilbagegang i antal, men denne skriver sig fra den udeblevne import af is fra Norge, medens derimod i aarene 1898 og 1899 denne import var høist betydelig og hovedsagelig besørget med norske seilfartøier. Denne import maa dog betragtes som tilfældig, eftersom der siden aaret 1884 ingen nævneværdig isimport har fundet sted. Saaledes ankom paa grund af isimporten fra Norge i aaret 1899 86 fartøier dr. 31 883 tons mere end i aaret 1900; derimod viser fra andre lande i aaret 1900 ankomne fartøier en øgning af 27 fartøier dr. ikke mindre end 32 360 tons, og de lande, hvorfra de norske fartøier i sidst forløbne aar hovedsagelig ankom, var England og Amerika. Fra England bestod ladningen af kul eller rujern, fra Amerika af fosfat.

Efter opgave af Stettins havneforvaltning ankom til Stettins havneomraade i aaret 1900:

2 954 dampfartøier	dr. 3 336 523 kbm.
1 713 seilfartøier	„ 365 152 „
4 667 fartøier ,	dr. 3 701 675 kbm.

imod i aaret 1899:

2 981 dampfartøier	dr. 3 278 727 kbm.
1 654 seilfartøier	„ 446 166 „
4 635 fartøier	dr. 3 724 893 „

I denne statistik indgaar ikke fartøier, som lossede udenfor Stettins havne-omraade, saasom ved jernverket „Kraft“, den kemiske fabrik „Unionen“ m. fl.

Hvad nationalitet angaar, var af udenlandske fartøier de svenske talrigst, derefter fulgte de danske, saa de engelske, de norske, de russiske, de hollandske og de franske.

En sammenligning med aaret 1899 viser, at fartøiernes antal øgedes en smule, medens drægtigheden derimod staar noget tilbage mod foregaaende aars.

Medens dampfartøisdreægtigheden ikke ubetydelig har tiltaget, er seilfartøiston-nagen tiltrods for det større antal fartøier betydelig formindsket. Dette lader sig forklare af den omstændighed, at større seilfartøier her alene i ringe antal finder anvendelse saavel for import som for export, medens de mindre seilfartøier derimod tager livlig del i vareudbyttet med de om Østersjøen liggende lande.

I aaret opretholdtes regulære dampskibsforbindelser mellem Stettin og Stockholm 2 gange om ugen, Ystad—Göteborg—Bergen hver uge, Göteborg via Kjøbenhavn to gange om ugen, Kristiania—Kjøbenhavn to gange om ugen.

I disse dampskibsforbindelser deltog i linjen Stettin—Stockholm de svenske dampfartøier „Wisna“ og „Carolus“, hjemmehørende i Thorskog og i linjen Stettin—Ystad—Malmö—Göteborg—Christiansand—Bergen de svenske dampfartøier „Nornan“, „Niord“ og „Skulda“, hjemmehørende i Göteborg.

Trafiken med sjøgaaende pramme.

Denne trafik paa Stettin har vokset aar for aar og tiltrækker sig stadig mere og mere almenhedens interesse. I aaret 1899 passerede der Swinemünde paa reise til Stettin og jernverket „Kraft“ ved Kratzwiek, der ligger mellem Swinemünde og Stettin, 46 sjøgaaende pramme dr. 12 468 tons. I det sidst-forløbne aar var disses antal 85 og tonnagen 19 907 tons. Til Kratzwiek ankom 59 pramme, hvoraf 55 med kalksten fra Faxe i Danmark, 3 med kalksten fra Limhamn og en med jernmalm fra Luleå.

Til Stettin ankom fra Kjøbenhavn 7 pramme med forskelligt gods, fra Middlesborough 3 med rujern, fra Libau 1 med bord, fra Hamburg 7 med

raps, 2 med bomuld og 1 med stykgods, fra Königsberg 1 med rugklid, fra Bremerhaven 1 med fosfat, fra Geestemünde 2 med fosfat og fra Helsingfors 1 pram uden ladning, tilsammen 26 pramme.

Med hensyn til nationalitet var 67 pramme danske, 16 tyske, fornemmelig fra Hamburg, og 1 finsk.

Stettin har endnu ingen sjøgaaende pramme, men der er af et herværende rederifirma bestilt flere ved herværende skibsverft at leveres i fuldt færdig stand i indeværende aars sommer.

Prammenes størrelse veksler adskillig. Den mindste pram maalte 120.14 netto tons, den største 690.10 tons. De danske pramme var betydelig mindre end de tyske og holdt i gennemsnit 188 tons, medens de tyske holdt 360 tons. Drægtigheden ansees i almindelighed for at være dobbelt saa stor som netto-tonnagen.

Ved det herværende skibsverft „Oderwerke“ er der de sidste aar bygget et snes sjøgaaende pramme. Dimensioner paa byggede pramme, som lastede:

	Længde.	Bredde.	Dybgaaende
275 tons:	35 meter	8.8 meter	1.5 meter
400 "	43 "	8 "	2.14 "
550 "	41.15 "	8.23 "	3.23 "
813 "	52 "	10 "	2.75 "
1 275 "	52 "	105 "	3.80 "

Prammene er forsynede med to korte master og fire luger til lasterummet. De største pramme eller de, som laster omtrent 1 000 tons, forsynes nu ofte med egen dampkraft for lastning og losning. En pram paa 550 tons drægtighed koster omtrent 75—80 000 mk., en paa 1 000 tons mellem 120—130 000 mk.

Skjønt man kan antage, at pramtrafiken i almindelighed vil komme til at tiltage, særlig naar det gjælder kystfarten, turde man dog ikke behøve at nære særdeles stor frygt for, at disse pramme skal blive saa farlige konkurrenter for dampfartøier, som ofte fremholdes. Bortset fra, at disse pramme i sig selv ikke er billige farkoster, fordres der desuden sterke bugserbaade, som ogsaa repræsenterer store beløb, og fragterne med sjøgaaende pramme bliver ofte ikke billigere, end at lettelsen i fragten opveies af den øgede tid, som en saadan pram behøver i forhold til et dampfartøi for at tilbagelægge samme vei.

Da disse sjøgaaende pramme jo desuden er bestemte til kanalfart, er det af den største vegt, at det bringes paa det rene, om saadanne pramme for fremtiden faar ret til at befare andre landes kanal- og vandveie, inden man skrider til bygning af pramme i saadant øiemed.

Seilleden Stettin—Berlin.

Gjennem en række af aar har Stettin havt at udkjæmpe en heftig konkurrence med sjøstæderne Hamburg og Lübeck, der ved sine udmerkede flod- og kanalforbindelser med indlandet alt mere og mere tilegner sig omraader,

der ligger betydelig nærmere Stettin, og som før anvendte Stettin som export- og importhavn for sine varer. Vistnok staar Stettin ogsaa nu i forbindelse med indlandet ved floden Oder og forskellige kanalveje, men disse vandveje er i løbet af de sidste aartier kun blevet ubetydelig forbedrede, hvorimod de til Hamburg og Lübeck ledende udgjøres dels af ældre, men betydelig forbedrede kanaler, dels af nye, tidsmæssige, som muliggjør billigere fragter. Stettin har derfor, om end til en vis grad, saa dog ikke i saadant omfang deltaget i den almindelige udvikling, som Tysklands handel og industri i løbet af de sidste aar har været underkastet, og som modsvarer den stilling, Stettin hidtil har indtaget som handelsby.

Siden „Kaiser Wilhelm-kanalen“ er kommen istand, ledes en stor del af Østersjøhandelen til Hamburg, hvorfra fartøjerne har lettere for at erholde udfragter.

Medens i aaret 1894 87 pct. af det korn, som for Berlins behov indførtes fra Østersjøhavnene, gik over Stettin, tager denne indførsel nu sin vei hovedsagelig over Hamburg, og Stettin deltager ikke engang med en halvpart deri. Til stor fordel for Hamburg er ogsaa Oder—Spree-kanalen, som sætter Hamburg i udmerket forbindelse med Schlesien.

I aaret 1894 indførtes over Stettin for Breslaus regning 33 000 tons petroleum og over Hamburg alene 2 400 tons. Nu finder den hovedsagelige indførsel sted over Hamburg, ligesom ogsaa udførselsveien for sukker og melasse fra Schlesien har forandret sig til Hamburgs fordel. Gjennem Elbe—Travekanalen har ogsaa Lübeck faaet en udmerket forbindelse med indlandet, som truer med at berøve Stettin en del af export- og importgodset. Det er derfor nødvendigt for Stettins handels og sjøfarts udvikling, at kanalforbindelserne med indlandet og fremfor alt med Berlin forbedres. Man indser nu ogsaa i almindelighed, at de to Hansestæder Hamburg og Lübeck er blevet vel meget begunstiget paa Stettins bekostning ved de nævnte kanaler, og det ansees for sikkert, at den saakaldte Berlin—Stettiner Grossschiffahrtsweg, under hvilket navn et forslag til forbedring og delvis nyanlægning af den eksisterende kanalforbindelse mellem Stettin og Berlin officielt behandles af regjeringen og rigsdagen, vil komme istand før eller senere.

Med „Grossschiffahrtsweg“ menes her en kanal, i hvilken pramme med 600 tons ladning kan trafikere, ikke en kanal, i hvilken sjødampere kan gaa, hvilket ofte antages. Omkostningerne for dens bygning beregnes til 42 millioner mk., og den antages at kunne bygges i løbet af fem aar.

Ved den forbedrede kanal Stettin—Berlin beregnes transportomkostningerne for gods mellem disse to steder at komme til at stille sig saa lavt, at de vil komme til at binde Østersjøgodstrafikken til Stettin og tilbagegive denne by, hvad Hamburg har tilegnet sig deraf.

Sjøfragterne mellem England og Stettin, ja endog mellem Amerika og Stettin er højere end mellem disse lande og Hamburg.

Gjennem den billigere kanalfragt til Berlin haaber man, at forskjellen i nævnte sjøfragter skal udjevnes, og at Stettin med held skal kunne konkurrere med Hamburg i vareudbyttet med disse lande.

Endog Elbe—Trave-kanalens indvirkning kommer Stettin efter aabningen af „Grossschiffahrtswegen“ med held til at kunne modstaa, da fragterne beregnes

at komme til at stille sig fra Lübeck til Berlin høiere og til Magdeburg kun ubetydelig lavere end fra Stettin til disse steder. Ved siden af at fragterne kommer til at stille sig billigere, er ogsaa veien kortere og slusernes antal mindre, hvorved godset kan transporteres hurtigere.

De importartikler, for hvilke den forbedrede vandvei til Berlin faar betydning, er udelukkende massegoods og udgjøres af stenkul, rujern, granitsten og korn. Granitstenen kommer hovedsagelig fra Sverige, men ogsaa fra Norge, og det er derfor til stor fordel for den nordiske sten i konkurrencen med den tyske, om fragterne kommer til at stille sig billigere til indlandet. Ogsaa den største del af den svenske trælast, som før kom over Stettin, men som nu tager veien til indlandet over Lübeck og Wismar, turde efter fuldførelsen af „Grossschiffahrtsweg“ atter føres over til Stettin.

Skibsbyggeriet.

Skibsbyggerierne ved Stettin, „Vulcan“, „Oderwerke“ og Nüske & Co., var i det forløbne aar i travl virksomhed. Ved „Vulcan“ sysselsattes 6 825—7 591 arbejdere, og der udbetaltes 8 480 000 mk. i lønninger.

Derpaa følger i betydning „Oderwerke“, som sysselsatte 1 360 arbejdere.

Blandt de i forrige aar ved „Vulcan“ byggede fartøier fortjener særskilt at nævnes panserkrydseren „Yakumo“ og Atlanterdamperen „Deutschland“. „Yakumo“ har et displacement af 9 850 tons med 15 500 indic. hestekræfter. Resultatet af dette fartøis reise til Japan var saa udmerket, at den japanske regering i en særskilt skrivelse udtalte sin tilfredshed med fartøiet og dets maskiner og løste skibsverftet fra den forud betingede etaarige garanti.

Atlanterdamperen „Deutschland“, der byggedes for Hamburg—Amerika-linjen, har et displacement af 23 200 tons og en maskinkraft paa 36 000 indic. hestekræfter. Den er verdens hurtigste oceandamper og gjør med middelhastighed 23 1/4 knob. Dette fartøi ansees for et mesterverk, og fagmænds erkendelse er i rigelig mon blevet „Vulcan“ tildel. Den nuværende tilstand inden skibsbyggeriet betegnes af direktionen for „Vulcan“ i dennes beretning om finansaaet 1900 som gunstig, og direktionen skriver desuden:

„Det indtrufne prisfald i jern- og staaibranchen kan kun virke fordelagtig for skibsbyggeriet og lette de tyske verfters konkurrence paa verdensmarkedet.

De høie kul- og kokespriser ligesom de mange endnu svævende, meget trykkende syndikatbestemmelser angaaende rujern og jernprodukter virker derimod yderst lammende paa industrien i almindelighed.

For staa- og jernindustrien er det under dens nuværende trykkede stilling af uskatteirig værdi, at de indenlandske skibsverfter af de tyske jernverker i dette øieblik har rekvireret store mængder materialier og derved betydelig bidrager til at mildne den ugunstige forretningsstilling.“

Ved „Vulkan“ byggedes ialt 4 store laste- og passagerdampere dr. til sammen 48 763 reg.-tons brutto foruden den nævnte panserkrydser. For nærværende er under nybygning 2 større krigsfartøier og 2 passagerdampskibe, af hvilke det ene maaier 20 000 reg.-tons brutto.

Ved „Oderwerke“ byggedes sidstforløbne aar 2 lastedampskibe, dr. til- sammen 2 398 reg.-tons brutto, flere bugserdampskibe og større pramme, ved verftet Nüske & Co. 1 mindre lastedampskib og flere bugserdampere.

Til hvilket betydeligt omfang den tyske skibsbygningsindustri i de sidste fem aar har udviklet sig, fremgaar særlig af de tal, som angiver den nu ved skibsverfterne ansatte arbejdsstyrke sammenlignet med den for fem aar siden anvendte:

Ved de tyske verfter var ansatte:

1882 . . .	18 219	arbeidere
1895 . . .	20 104	—

I aaret 1900 var sysselsatte:

Ved 17 Østersjøverfter	24 018	arbeidere
„ 19 Nordsjøverfter	16 790	—
Sum 36 verfter	40 808	arbeidere,

og Tyskland indtager den tredje plads i skibsbygningsindustrien.

R e d e r i b e d r i f t e n .

Gjennem begge de sidste decennier har den tyske skibsfart været i hurtig udvikling, og det sidstforløbne aar viser, at den tyske flaaede yderligere har tiltaget betydelig i henseende til tonnage. Næst England er Tyskland verdens betydeligste rederistat, og Hamburg - Amerikalinien og Norddeutscher Lloyd er verdens største rederier.

Det økonomiske resultat for aaret 1900 var for rederierne i almindelighed bedre end i de nærmest foregaaende aar, skjønt ogsaa aaret 1899 maa betegnes som et gunstigt aar. Den tyske handel paa transatlantiske lande udviklede sig og indvirkede fordelagtig paa fragtmarkedet. For transporten af tropper til Kina lagdes beslag paa mange større fartøier af forskellige nationaliteter, skibsrum for gods blev derved knappere, og fragterne steg. Næsten hele aaret igjennem var fragterne gode. De høje kulpriser bidrog dog til at formindske gevinsten for rederierne. Den tyske handelsflaaede bestod ved begyndelsen af aaret 1900 af 4 759 fartøier dr. 2 495 389 brutto tons og 1 737 798 netto tons, udvisende en forøgelse siden begyndelsen af aaret 1899 af 46 fartøier dr. ikke mindre end 177 826 brutto tons og 98 246 netto tons. Forøgelsen i løbet af aaret 1900 var ligeledes høist betydelig.

Naar man sammenligner fartøiernes antal med tonnagen, falder en strax i øinene det høie tonnagetal i forhold til det mindre betydelige fartøiantal, og man ser heraf, at Tysklands stræben mere og mere gaar ud paa at øge tonnagen end fartøiernes antal ved bygning af større fartøier. Denne fremgangsmaade viser sig ogsaa mere og mere nødvendig for udviklingen af handel og sjøfart paa transatlantiske lande, og hermed følger ogsaa, at rederierne for at kunne tilveiebringe saadanne fartøier maa være kapitalsterke. Med grund

kan man anbefale de svenske og norske sjøfartsinteressenter at danne mere kapitalsterke rederier og ikke saa meget som hidtil splitte kræfterne ved at grunde alle disse mindre rederibolag, selv om disse, som ofte sker, samles under en korresponderende reder.

Fr a g t m a r k e d e t .

En høist vigtig faktor for fragtmarkedet er stenkulexporten fra England, og stenkulfragterne angiver paa det nærmeste fragtmarkedets stilling paa Østersjøen og Nordsjøen.

Til Stettin indførtes i aaret 1900 601 505 tons stenkul. I begyndelsen af januar var fragten paa stenkul til Stettin fra Newcastle 5 sh. 9 d pr. ton. Derefter steg fragterne i februar og til medio marts, og fragten for kul fra Burntisland var 7 sh., for rujern fra Middlesbro 7 sh. I april gik fragterne for kul og rujern tilbage, saa at der i slutningen af april noteredes fra Newcastle 5 sh. 6 d pr. ton, for i mai atter at indtage en stigende retning, som var vedvarende gennem de følgende maaneder. I slutningen af juli noteredes for kul fra Newcastle 6 sh. 6 d, for rujern fra Middlesbro 6 sh. à 6 sh. 3 d, og disse fragtnoteringer underkastedes ringe forandringer indtil i november, da kul- og rujernsfragterne fra England faldt yderst hurtig med 1 sh. 6 d til 2 sh. pr. ton.

Dette lave standpunkt har fragterne siden beholdt, og der noteredes i sidstforløbne juni maaned for kul fra Newcastle til Stettin 4 sh. 1½ d pr. ton.

B e s t e m m e l s e r

for fartøier, som følger isbryder i skibsleden Swinemünde—Stettin.

Disse bestemmelser, fastsatte af behørig myndighed, kundgjordes den 27de december 1900 og lyder som følger:

1. Isbryderne har til opgave, saa længe som skibsfarten efter officiel kundgjørelse ansees at være hindret af is, og saa længe som forholdene ikke lægger hindring iveien derfor, at holde skibsleden aaben mellem Stettin og Swinemünde.
2. Som regel skal kun ved egen kraft drevne jerndampskibe følge isbryderne. Fartøier, som maa bugseres af isbryderne, kan befordres alene da, naar hensynet til andre anmeldte fartøier tillader det.
3. Fartøier, som lægger beslag paa isbrydernes hjælp, expederes som regel i rækkefølge efter anmeldelsen. Isbryderkapteinerne har ret til efter egen bedømmelse at stille tilbage fartøier, som under de forhaandenværende veirforhold ikke egner sig til at befordres. Fartøier, som vistnok er anmeldte, men som ikke i rette tid er færdige til at afgaa, udelukkes den dag fra at assisteres af isbryderne.
4. Ved fartøiets anmeldelse maa dets dybgaaende og dets maskinkraft angives.
5. Rækkefølgen blandt de fartøier, som følger isbryderne, bestemmes af

- isbrydernes kapteiner, og disses anordninger maa ubetinget følges. Under ingen omstændighed er det fartøjerne tilladt at løbe omhverandre.
6. Under reisen meddeler isbryderkapteinerne sine anordninger til de efterfølgende fartøier ved' de i en given fortegnelse angivne signaler ved hjælp af damppipen eller en lur; i første fald maa signalerne befordres videre fra fartøi til fartøi.
 7. Ved havarier, eller om fare truer et enkelt fartøi, er isbryderne forpligtet til, naar de øvrige fartøiers stilling tillader det, at overtage last fra det for fare udsatte fartøi. Ved saadanne anledninger maa efterfølgende fartøier, som er mindre lastede eller uden ladning, ogsaa overtage last mod passende erstatning.

D i v e r s e .

I aaret 1900 var mønstringsforretningernes antal ved generalkonsulatet 474, deraf paamønstredes paa svenske fartøier 103 sjømænd og afmønstredes 80. Af de paamønstrede var 55 svensker, 2 nordmænd, 45 tyskere og 1 russer. Paa norske fartøier paamønstredes 115 sjømænd, deraf 25 nordmænd, 13 svensker, 73 tyskere og 4 finner, medens der afmønstredes 176 sjømænd.

Maanedshyrerne var for matroser og fyrbødere mk. 58—60.

Ved generalkonsulatet anmeldtes 18 rømninger, deraf 12 fra svenske fartøier og 6 fra norske. Rømlingerne var: 10 svensker, 2 nordmænd, 5 tyskere og 1 danske.

Paa det herværende hospital pleiedes for sygdom 10 norske og 4 svenske sjømænd. Af disse døde to svenske sjømænd.

For svensk regning indkjøbtes et dampfartøi dr. 220.71 tons og et seilfartøi dr. 71.42 tons.

Paa den pommerske kyst forliste det norske barkskib „Stanley“ af Kristianssand og den svenske galeas „Maria“ af Landskrona.

Besætningerne reddedes.

H a n d e l .

Stettins indførsel udgjorde i aaret 1900 2 463 876 tons mod 2 234 387 tons i aaret 1899 og 2 412 978 tons i aaret 1898, og der indførtes fra:

	1900.	1899.
	Tons.	Tons.
Tysklands toldomraade	257 247	282 386
Hamburgs frihavn	31 247	24 444
Belgien	18 193	28 886
Overføres	306 687	335 716

	1900. Tons.	1899. Tons.
Overført	306 687	335 716
Danmark	49 763	32 872
Frankrige	72 646	35 755
Storbritannien	869 346	695 825
Italien	—	70
Nederlandene	17 616	29 342
Norge	39 794	96 934
Portugal	22 456	24 448
Rusland	234 714	108 981
Finland	5 979	3 119
Rumænien	8 209	—
Sverige	481 744	486 306
Spanien	148 839	139 664
Grækenland	2 133	—
Nordamerikas Forenede Stater . .	203 950	245 355
	2 463 876	2 234 387

De hovedsageligste importartikler var:

	1900. Tons.	1899. Tons.
Stenkul	601 555	409 137
Trælast	128 745	219 095
Jernmalm	397 227	360 422
Rujern	131 636	129 056
Stangjern	15 958	17 995
Fosfat	104 495	99 319
Kaolin og feltspat	46 545	79 165
Korn	187 264	36 566
Mais	50 087	64 738
Linfrø	9 507	12 346
Gadesten	130 797	100 541
Stenblokke	24 156	5 615
Smult og fedt	18 108	11 350
Sild	77 896	93 186
Oljekager	19 140	17 298
Klid	27 707	13 773
Petroleum	80 695	68 540
Slag af ertser	45 583	34 405
Raps	12 852	3 449
Træmasse	9 646	4 770

Af ovenstaaende zifre fremgaar, at Stettins indførsel har tiltaget med 229 489 tons. Til øgningen af indførselen har særlig bidraget den forøgede import af stenkul, korn, granitsten og jernmalm. Bemærkelsesværdig er den øgede import af korn, 187 264 tons mod 36 566 tons i aaret 1899, og af stenkul, 601 555 tons mod 409 137 tons i aaret 1899. Bortset fra at Tyskland i aaret 1900 importerede rug for 35,3 millioner og stenkul for 29.2 millioner mark mere end i aaret 1899, maa man dog, hvad Stettins forøgede

indførsel af korn og stenkul angaar, anse som hovedaarsag til denne øgning de abnorme vandforholde i Elben. Som følge af denne elvs usædvanlig lave vandstand spederedes til Berlin over Stettin en mængde massegoods, som ellers har taget veien over Hamburg, og 'dette gjaldt særlig rug fra Nordrusland og stenkul fra England.

De hovedsageligste importartikler fra de forskjellige lande var stenkul, rujern, sild, chinaclay og slag fra Storbritannien, jernmalm, gadesten, slag og feltspat fra Sverige; sild, feltspat, træmasse og klid fra Norge; træmasse og pap fra Finland; korn, linfrø og slag fra Rusland; petroleum, mais og fosfat fra Amerika; jernmalm og slag fra Spanien; transitgoods, sten (fra Bornholm) og grøntsager fra Danmark; jernmalm (fra Alger) og oljekager fra Frankrige; sild fra Nederlandene; slag fra Belgien; svovlkis fra Portugal og raps fra Rumænien.

Stettins udførsel udgjorde i aaret 1900: 817 012 tons mod 882 544 tons i aaret 1899 og 765 739 tons i aaret 1898, og der udførtes til:

	1900.	1899.
	Tons.	Tons.
Tysklands toldomraade	268 573	271 098
Hamburgs frihavn	15 557	21 107
Belgien	563	—
Danmark	53 362	68 164
Frankrige	215	—
Storbritannien	155 784	158 520
Italien	74	—
Nederlandene	14 955	18 379
Norge	49 672	46 472
Rusland	61 335	93 250
Finland	22 143	31 893
Sverige	96 339	129 134
Spanien	5	1 278
Nordamerikas Forenede Stater . . .	78 435	43 249
	817 012	882 544

De hovedsageligste exportartikler var:

	1900.	1899.
	Tons.	Tons.
Raasukker	89 434	64 333
Raffinadesukker	61 617	63 513
Potetemesel, dextrin	57 229	67 215
Hvede	30 913	20 855
Rug	8 269	19 890
Byg	14 739	12 613
Malt	11 291	11 553

	1900.	1899.
	Tons.	Tons.
Poteter	21 156	51 821
Rugmel	43 719	51 859
Spiritus og brændevin	18 481	32 007
Sild	12 550	13 623
Salt	10 437	8 109
Trælast	32 720	37 856
Gjødningsstoffer	12 638	14 847
Cement	80 632	88 689
Chamottevarer	13 196	13 642
Jern & jernvarer	27 202	24 954
Zink & zinkvarer	25 707	20 555
Papir & papirvarer	20 109	17 388

Stettins udførsel er ifølge ovenstaaende tabel blevet formindsket med 62 544 tons. Formindskelse i udførsel viser især: poteter, spiritus, rug, rugmel, cement og trælast, øgning derimod: raasukker, hvede, zink og zinkvarer, papir og papirvarer.

Formindskelsen i potetesexporten var høist betydelig, nemlig 30 665 tons, hvilket forklares derved, at udførselen til Sverige var 23 187 tons og til Norge 3 923 tons mindre end i aaret 1899, beroende paa høstens resultater i de to lande.

De fornemste exportartikler var til Storbritannien sukker, zink, dextrin og potetemel; til Danmark jern, mel, salt, ildfast sten og malt; til Sverige korn, poteter og gjødningsstoffer; til Norge korn, mel, sukker, malt og poteter; til Rusland cement, ildfast sten og kaolin; til Finland cement og mel; til Amerika raasukker, cement og klude; til Nederlandene korn og mel.

Vareomsætningen

med Sverige og Norge i aarene 1900—1899.

Indførsel i tons à 1 000 kg.

	Fra Sverige.		Fra Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Blæk	13	8	—	—
Bær og frugt	771	474	29	34
Fisk, fersk sild etc.	45	593	0.5	2
saltet sild	1 863	17 328	13 509	16 405
klipfisk	—	—	72	62
nedlagt fisk	1	14	31	42
Dyrehaar	33	30	20	19
Dyretarme	10	26	16	109
Kalciumkarbid	1 023	526	523	620

	Fra Sverige.		Fra Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Cellulose	238	420	69	466
Klorsur kali	90	100	—	2
Feltspat, kaolin	14 280	—	8 494	8 796
Farvetræextrakt	—	1	37	30
Huder	18	14	—	66
Fedt	—	1	43	109
Is	—	266	—	50 976
Kemiske præparater	17	17	17	3
Klid	110	1 103	5 818	612
Kunstuld	6	5	13	17
Kridt, slemmet	784	777	—	2 288
Kryolit	—	23	30	—
Limaffald fra garverier	41	—	103	—
Klude	22	48	58	37
Ertser: jernmalm	279 165	257 093	554	2 320
Metaller: bly	509	218	—	—
kobber	2	17	19	20
kobberaffald	47	14	12	—
Jern, rujern	1 056	390	—	—
jernrør	826	378	—	0.4
jerntraad	155	302	—	1
smeltestykker	1 047	913	—	—
skrabjern	33	390	—	—
stangjern	7 576	7 540	—	1
Zink & zinkaffald	316	257	16	18
Papir: omslags-	147	90	—	—
silke- og trækpapir	35	34	—	—
makulatur etc.	—	—	71	—
Slag	14 674	12 025	139	969
Korn: havre	39	56	—	—
Sten: gadensten	130 520	97 795	266	1 919
i blokke	5 293	8 607	1 025	1 759
huggen bygningssten	7 426	3 242	4	271
grove stenhuggeriarbeider	5 387	4 188	4 143	2 264
Teglsten	264	317	—	—
Talg af kvæg	—	—	40	114
Sten: ildfast	567	479	—	—
Tjære	33	203	467	474
Tran	4	4	1 042	4 273
Træ: bord	3 414	4 777	51	892
dreiet træ	127	80	8	16
Træmasse	1 462	1 037	1 719	466
Tøndestave	—	319	66	—
Fyrstikker	91	26	—	—
Vitriol	86	120	—	—
Vævede stoffe af jute	17	14	47	18
Zinkhvidt	43	64	18	6

Udførsel.

	Til Sverige.		Til Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Anilolinolie	42	15	1	—
Ammoniak, kulsur	106	113	49	54
Asfalt	20	21	5	14
Beg	17	26	17	16
Blyhvidt	49	41	—	—
Benmel	1 543	1 770	—	—
Borax og borsyre	39	41	2	2
Cement	778	356	2 181	2 477
Chilialpeter	75	70	30	21
Citronsyre	109	1	1	—
Frugt, tørret	627	786	1 215	661
Farvetræ	205	942	308	234
Glas, hulglas, hvidt	81	76	26	29
Gibs	57	36	23	32
Glassand	1 847	937	1	—
Grafit	91	72	6	5
Græsfrø	94	82	13	17
Gjødningsstoffer	8 847	10 718	—	—
Hamp	47	82	72	13
Humle	53	—	5	—
Jern: jernrør	165	174	224	185
plader og blik	24	4	293	183
stangjern	118	80	449	205
Jernvarer af støbegods	119	148	112	132
Kalialpeter	2 546	2 592	1.6	—
Kaolin	278	238	42	—
Klæde og tøisvarer	4	4	62	31
Kløverfrø	388	579	111	165
Klid	184	103	—	—
Klorkalium	32	35	3	2
Kobberlegeringer	66	74	27	74
Kurvvidjer	142	116	27	37
Lim	24	279	30	24
Klude	178	155	—	33
Linoleum	103	375	164	17
Malt	1 117	964	2 737	1 942
Magnesium	275	100	—	—
Maskiner: symaskiner	227	298	15	32
andre slags af støbejern	245	769	3	124
elektriske	172	—	22	—
Mel: hvedemel	520	1 047	219	145
rugmel	3 925	7 537	15 162	7 982
Natron, svovlsur	1 205	442	806	40
Oljekager	6 127	4 884	—	—
Pap	305	375	21	17
Tagpap	197	258	64	226

	Til Sverige.		Til Norge.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Papir: omslags-	12	13	20	11
skriv-	128	128	12	8
Pianoer, pianinoer	70	63	12	13
Porcelæn, hvidt	52	37	12	13
— farvet	75	42	23	10
Poteter	16 242	39 428	2 685	8 076
Potetesimal	10	85	20	528
Potasse	484	487	57	57
Torvkul	1 931	1 836	—	91
Retorter etc.	260	271	112	229
Rapsolje	3	43	340	181
Sago	15	17	71	35
Salt	5 745	4 285	18	65
Salpetersyre	22	39	9	10
Saltsyre	1 329	1 513	178	1 46
Sild	205	408	450	17
Sirup	106	69	18	44
Smørelser	93	43	21	1
Sukker: kandis-	60	439	11 298	5 384
raasukker	1 282	210	260	85
andre sorter	4	—	82	394
Sukkerfarve	222	119	3	4
Soda, kalcineret	613	1 643	—	55
Korn: bønner	397	678	97	66
hvede	8 398	8 903	1 123	2 363
rug	4 951	9 831	2 363	4 931
byg	371	1 743	475	100
havre	50	60	105	—
erter	132	3	22	—
vikker	151	4	10	—
Sten: ildfast	2 975	2 378	1 010	1 116
teglsten	571	1 834	1 246	2 252
slibestene	212	211	—	1
kvernstene	84	10	—	42
Stenkulstjære	471	307	8	3
Superfosfat	6 516	6 350	—	—
Svovlsyre	355	519	104	200
Tagsten	228	277	278	1 266
Telegrafkabler	353	210	27	5
Terpentinolje	33	49	1	1
Terpentinharpiks	99	129	1	—
Tjære	127	270	6	74
Tøndestave af eg	7	12	51	65
Zink, uforarbejdet	836	873	148	104
forarbejdet	765	868	439	569
Zinkhvidt, zinkaske	655	632	344	267
Øl	45	33	28	32

*

K o r n .

Tilførselen af korn til Stettin beløb sig i aaret 1900 til:

33 454 tons	hvede	mod	22 865 tons	i aaret	1899	
195 472	"	rug	"	61 142	"	—
24 533	"	byg	"	21 737	"	—
64 136	"	havre	"	30 244	"	—

Forretningerne i korn betegnes her i det forløbne aar at have været mindre gevinstbringende end ellers, hovedsagelig beroende paa, at de ubetydelige prisforandringer gav anledning til kun ringe konjunkturgevinst. Følelig konkurrerede ogsaa de af staten med billige laan understøttede landbrugsselskaber, som ofte ikke blot paa markedet tilegnede sig store mængder korn, men ogsaa for det meste solgte til priser, med hvilke kornhandlerne ikke kunde konkurrere. Desuden bidrog de høie sjøfragter, lav vandstand i Oder og de høie pramfragter til at formindske gevinsten.

Priserne pr. 1 000 kg. varierede for hvede og rug:

	Hvede.	Rug.
I januar mellem mk.	144 — 146	mk. 136 — 134
- februar — " "	146 — 147 $\frac{1}{2}$	" 135 $\frac{1}{2}$ — 136 $\frac{1}{2}$
- marts — " "	147 $\frac{1}{2}$ — 149 $\frac{1}{2}$	" 136 $\frac{1}{2}$ — 139
- april — " "	148 — 149 $\frac{1}{2}$	" 138 $\frac{1}{2}$ — 144
- mai — " "	148 $\frac{1}{2}$ — 150 $\frac{1}{2}$	" 144 — 150
- juni — " "	151 — 163	" 150 — 148
- juli — " "	160 — 153 $\frac{1}{2}$	" 148 — 138
- august — " "	154 — 152	" 139 — 143
- septbr. — " "	152 $\frac{1}{2}$ — 150 $\frac{1}{2}$	" 143 — 139
- oktbr. — " "	150 $\frac{1}{2}$ — 147	" 139 $\frac{1}{2}$ — 137
- novbr. — " "	146 $\frac{1}{2}$ — 148	" 139 — 135 $\frac{1}{2}$
- decbr. — " "	146 — 146 $\frac{1}{2}$	" 135 — 133 $\frac{1}{2}$

I hvede indskrænkede forretningerne sig næsten udelukkende til indenlandsk hvede, som af kvalitet var udmerket. Russisk hvede indførtes kun af møllerne, som blander denne i tysk hvede for at faa godt mel. Af rug indførtes derimod betydelige kvantiteter fra Rusland, nemlig 133 000 tons, som dog for den største del gik til Berlin som gennemgaaende gods. De ovenstaaende priser for hvede og rug er opgivne for indenlandske noteringer. Ved export godtgjøres exportøren de nu gjældende toldsats, nemlig:

For rug og hvede	mk. 3.50	pr. 100 kg.
" havre . . . "	2.80	—"
" byg . . . "	2.00	—"
" erter . . . "	1.50	—"

Exporten i hvede og rug til Sverige og Norge var i aaret 1900 noget mindre end det foregaaende aar, men udmerkede sig ved en vis livlighed i vaarmaanederne.

Nye Østersjøkontrakter for korn. Fra langt tilbage af har man af gammel vane forhandlet korn efter s. k. hollandsk vegt, Amsterdamer, Königsberger, Danziger, Petersburger og gammelt Hamburger (ehlersk) maal, og dette forårsager en mængde, vanskeligheder og feilagtigheder. Foruden disse forskellige maalbestemmelser angives i de endnu gjældende kontrakter kornvegten med „fra – til.“ Man vil derfor for fremtiden fastsætte som betingelser, at sælgeren, naar vegten garanteres „fra – til,“ maa levere gennemsnittet, d. v. s. om vegten angives fra 71—72 kg. pr. hektoliter, bliver gennemsnittet, efter hvilket leverancen maa ske, $71\frac{1}{2}$ kg.; desuden beregnes der i kontrakten $\frac{1}{2}$ pct. svind for reisen. De gamle Østersjøkontrakter lod sælgeren have ret til at levere 5 pct. mere eller mindre. Ogsaa disse bestemmelser skal forandres derhen, at sælgeren faar ret til efter forgodtbefindende at levere 2 pct. mere eller mindre end fakturabeløbet og dertil 3 pct. mere eller mindre end den værdi, varen havde ved konnossementets udstedelse.

M e l.

Den 1ste januar 1900 traadte en ny forordning for export af mel i kraft, og denne har virket yderst ufordelagtig paa exporten og melmarkedet. En formindskelse i udførselen af 310 000 tons rugmel siges at være blevet en følge deraf.

I Stettin findes to betydelige møllebrug, „Stettiner Walzmühle“ og „Stettiner Dampmühle,“ af hvilke den førstnævnte formalte 27 860 tons korn mod 29 555 tons i aaret 1899. Den sidstnævnte mølle formalte 40 795 tons korn mod 46 591 tons i aaret forud, og heraf fremgaar, at de i aaret 1900 formalte kvantiteter staar ret betydelig tilbage for dem i aaret 1899.

Aarsagen til denne formindskede melproduktion tilskrives man den nævnte nye forordning, som udarbejdedes for at gavne agerbruget og de mindre møller, men som egentlig intetsteds har været til gavn, idet de møller, som før næsten helt og holdent sluttede kontrakt for export, efter den nye forordnings ikrafttræden ikke længere med held i sine forretninger paa udlandet kunde konkurrere med udenlandske møller, men saa sig nødt til at afsætte sine melprodukter i indlandet. Det indenlandske marked blev derved overfyldt med mølleprodukter, og som følge heraf faldt disse i pris.

Priserne varierede:

For hvedemel mellem mk. 20.00—19.75 ved aarets begyndelse til mk. 21.00 i juni og mk. 19.75 i december.

For rugmel mellem mk. 19.00—18.75 ved aarets begyndelse til mk. 19.75 i mai og mk. 18.00 i december.

For hvedeklid mellem mk. 9.45 og mk. 9.90.

For rugklid mellem mk. 9.40 og mk. 10.00.

Udførselen af mel til Norge beløb sig til 15 162 tons rugmel og 219 tons hvedemel mod resp. 7 982 og 145 tons i aaret 1899, udvisende en forøgelse i importen til Norge af 718 tons, som siges at være forårsaget af vandmangel i Norge, hvilken har hindret møllerne i at arbejde med fuld kraft. Til Sverige var exporten af rug og hvedemel 4 445 tons mod 8 583 tons i aaret 1899.

Sild.

Til Stettin indførtes:

1900.		1899.	
361 714	tdr. britisk sild mod	392 984	tdr.
92 779	" norsk " "	100 829	"
45 832	" hollandsk " "	24 035	"
3 447	" svensk " "	10 507	"
503 772 tdr.		528 355 tdr.	

Omsætningen, som i aaret 1900 beløb sig til 502 697 tdr., deraf gammel sild 113 591 tdr. og ny sild 389 106 tdr., var mindre end i de foregaaende 8 aar.

Omsætningen i gammel sild var af forholdsvis mindre omfang, da de høje priser ikke tillod en større udvikling af forretningerne. I fedsild var efterspørgselen svag, og til trods for at den nye fangst begyndte sent, kunde lagrene ikke helt og holdent ryddes.

I skotsk og særlig i Yarmouthsild var afsætningen i januar tilfredsstillende, men derimod meget træg i de sidste maaneder.

Ny sild: Tilførselen af norsk fedsild var indtil udgangen af oktober af ringe udstrækning og bestod hovedsagelig af smaa, delvis daarlig sorterede sorter. Uagtet efterspørgselen var liden, bevilgedes dog forholdsvis høje priser. Derefter blev tilførselen rigeligere, og priserne faldt.

Vaarsild betaltes i begyndelsen med mk. 25—26, i september faldt priserne til mk. 24—23 og i de følgende maaneder til mk. 16—15. I slo-sild varierede priserne mellem mk. 20—24.

Fra Sverige ankom i oktober nogle tusinde tønder sild, som fandt hurtig afsætning, fulls til mk. 32—33, medium fulls til mk. 30—31, matties til mk. 28—29.

Tilførselen af skotsk matjessild var mindre, end den har været paa mange aar, og kvaliteten var slettere. Fineste større vare opnaaede mk. 75—100, anden god vare mk. 50—75 og af ringere kvalitet billigere priser. Den første tilførsel af tidlig fanget Shetlandssild indtraf i den sidste del af juni.

Efterspørgselen var i begyndelsen svag, da forraadet af gammel vare endnu fandtes overalt i indlandet, men saa længe tilførselen holdt sig inden rimelige grænser, opnaaedes høie priser. I juli indtraadte et hurtigt prisfald, som imidlertid mod maanedens slutning maatte give plads for en fornyet prisstigning. I skotsk og senfanget Shetlandssild dreves priserne op til en saadan højde, at konsumtionen led deraf, og uagtet priserne faldt, da fangsten blev rigeligere, fandt afsætningen ikke sted i sin vanlige udstrækning. I engelsk sild var efterspørgselen i almindelighed ret tilfredsstillende.

I sidstforløbne aar var klagerne over daarlig sortering og pakning flere end ellers, og der foreligger derfor særlig anledning til at opfordre sildeexportørerne til at søge at rydde afveien anledningerne til disse klagemaal ved at foreskrive, at hver tønde saltet sild for at blive godkendt maa have et minimumskvantum sild, som er ordentlig pakket og sorteret paa bestemt vis. Derved vilde en mængde differencer undgaaes, som nu er til skade ikke alene for sælgerne og køberne, men ogsaa for kommissionærerne, til hvilke næsten uden undtagelse Stettins importører af saltet sild regnes.

Priserne paa ny sild i aaret 1900:

	Ved sæsonens begyndelse.	Ved aarets slutning.
Norsk KKK . . .	mk. 36—38	30—31
” KK . . .	” 42—43	28—29
” K . . .	” 36—38	24—25
” MK . . .	” 24—30	19—20
” M . . .	” 12—20	10 11
Svenske fulls . . .	” 32—33	—
” medium fulls . . .	” 30—31	—
” matties . . .	” 28—29	—
Shetland largefulls . . .	” 50—54	33—36
” fulls . . .	” 44—48	29—31
” mediumfulls . . .	” 34—37	—
” matties . . .	” 28—32	25
Skotske crown largefulls . . .	” 42	37—39
” ” fulls . . .	” 40	34—34 $\frac{1}{2}$
” ” matties . . .	” 34	27—27 $\frac{1}{2}$
” ” spents . . .	” 31	23 $\frac{1}{2}$ —24
Engelske fulls . . .	” 32—33	29—30
” mediumfulls . . .	” 31—32	28—29
” matties . . .	” 27—30	25—27
Hollandsk superior . . .	” 40—41	—
” prima fulls . . .	” 40	31
” smaa ” . . .	” 39	30

Beholdningerne af sild var ved aarets slutning:

15 788 tdr. ny fedsild mod 18 675 tdr. i aaret 1899	
1 990 ” gammel do. ”	— ” - ” ”
4 466 ” slo- og vaarsild mod 280 ”	- ” - ” ”

22 244 tdr. norsk sild mod 18 955 tdr. i aaret 1899

55 357 tdr.	britisk sild	mod	60 752 tdr.	i aaret 1899
4 608	„ hollandsk do.	„	1 530	„ - „ „
116	„ svensk do.	„	13	„ - „ „
ialt 82 325 tdr.			mod 81 250 tdr. i aaret 1899	

Sukker.

Hvilken stor indflydelse paa priserne tilbud og efterspørgsel udøver, viser paa det tydeligste forløbet af forrige aars sukkermarked. Fra januar til august oversteg efterspørgselen tilbudene, og priserne steg lidt efter lidt, medens i de sidste maaneder, da forholdet var det omvendte, priserne antog en synkende tendens. Den prisforhøielse af mk. 3.50 pr. 50 kg., som opnaaedes om sommeren, gik i aarets sidste fem maaneder atter tabt, og prisen var ved aarets slutning til og med en smule lavere end ved begyndelsen af samme. Ved aarets begyndelse kjøbtes raasukker basis 88 til mk. 9.00 pr. 50 kg. transito fob. Stettin, medens man var af den mening, at til den 31te august det forhaandenværende rørsukker og roesukker skulde række til at dække verdensbehovet. Snart viste det sig imidlertid, at man havde overvurderet de vestindiske koloniers og Louisianas rørsukkerproduktion. Amerikanerne saa sig derfor tvungne til at indkjøbe raasukker fra Europa, og da ogsaa de engelske raffinaderier begyndte at optræde som købere, steg prisen i april til mk. 10.50. Siden man besluttede at danne det tyske sukkersyndikat, hvilket traadte i virksomhed den 1ste juni, blev markedet endnu livligere, og prisen opnaaede aarets højdepunkt mk. 12.75. Derefter faldt prisen i løbet af september til mk. 11 og fulgte uafbrudt til aarets slutning en vigende tendens, da det mere og mere viste sig, at den nye høst gav et godt kvantitativt og et udmerket kvalitativt resultat. Aaret endte med mk. 9.00 pr. 50 kg. transito Stettin.

Stemningen for raffineret sukker var i begyndelsen af aaret temmelig flau, men blev derefter livligere, alt efter som raasukkerpriserne steg. I særdeleshed stillede efterspørgselen i udlandet i april og mai sig meget livlig, da man kom til kundskab om, at det mellem de tyske sukkerfabriker længe omhandlede og efterstræbte sukkersyndikat skulde komme istand. Granulated, som i januar kostede mk. 11.00 transito, steg i sommerens løb til mk. 14.00. Da derefter nyfabrikeret sukker kom paa markedet, blev tilbudet rigeligt, og priserne sank til mk. 11.50 i begyndelsen af december for, da de gode høstresultater var blevet kjendt, yderligere at falde. Ved aarets slutning var prisen mk. 10.75 pr. 50 kg. fob. Stettin.

Exporten af sukker til Sverige var ubetydelig, idet Sveriges sukkerproduktion dækker landets behov, forsaavidt ikke høsten af sukkerroerne giver et daarligt resultat saaledes som i aaret 1899, da mangel paa sukker indtraadte, hvilket foraarsagede en import i aaret 1899 af sukker til en værdi af 2 713 000 kroner mod 110 000 kroner i aaret 1898. Til Norge udførtes fra Stettin 11 540 tons sukker mod 5 733 tons i aaret 1899 og 8 447 tons i aaret 1898.

Jern.

Tysklands rujernforbrug, som siden aaret 1886 med kun én undtagelse (aaret 1891) har været i stadig stigning, har i aaret 1900 vokset med yderligere 475 000 tons eller 5.54 pct.

Den tyske rujernsproduktion i aaret 1900 derimod har i sammenligning med foregaaende aars produktion kun steget med 279 710 tons eller 2.43 pct., saaat en forøget indførsel blev nødvendig for at dække landets behov. Denne beløb sig efter fradrag af det exporterede rujern til 597 303 tons. Af rujern indførtes fra England 670 191 tons, fra Sverige 11 643 tons, deraf til Stettin 128 066 tons fra England og 1 056 tons fra Sverige.

Jernmalm.

I det forløbne aar indførtes til Tyskland 4 107 839 tons jernmalm og udførtes 3 247 887 tons. Til Stettin indførtes 397 227 tons, deraf

fra Sverige	279 165 tons
„ Spanien	97 745 „
„ Alger	14 069 „
„ Rusland	1 620 „
„ Norge	554 „
„ Grækenland	2 134 „

imod 360 421 tons i aaret 1899. Den til Stettin indførte jernmalm sendes med undtagelse af, hvad der anvendes af det ved Stettin beliggende jernverk „Kraft“, hvor forbruget af jernmalm i sidstforløbne aar var 141 194 tons, deraf 40 000 tons fra Sverige, — pr. jernbane til Schlesien og Østerrige.

Gadesten.

I det sidstforløbne aar beløb Tysklands indførsel af gadesten sig til 563 612 tons mod 549 372 tons i aaret 1899. Til Stettin indførtes 130 798 tons mod 100 542 tons i aaret 1899. Angaaende Norges og Sveriges deltagelse i indførselen henvises til foregaaende tabel over indførselen til Stettin.

I generalkonsulatets beretning for aaret 1899 fremholdtes det, at priserne paa gadesten da havde opnaaet en saadan høide, at konsumenterne efter al sandsynlighed ikke længere skulde ville betale disse priser, men hellere tage sin tilflugt til asfalt, makadam eller indenlandsk gadesten. Anvendelsen af disse materialier har ogsaa tiltaget og vilde efter al sandsynlighed blevet endnu større, om ikke den forøgede produktion i Norge og Sverige selv havde forarsaget et betydeligt prisfald paa gadestenen, som foranledigede konsumenterne til atter at gribe til det nordiske materiale. Dels som følge heraf og dels som følge af det øgede behov af gadesten i almindelighed blev importen deraf noget større end i aaret 1899.

De for stenindustrien gunstige priser i aarene 1898 og 1899 synes imidlertid at have berøvet stenhuggerierne al tanke paa, at produktionen bør være beroende af behovet. Uden al besindelse søgte enhver at producere saa meget gadesten som muligt, som om behovet var umætteligt. Følgen blev en betydelig overproduktion i aaret, og ved vinterens indtrædelse fandtes hos flere producenter ret betydelige lagere af usolgt gadesten. Desværre indtraadte i løbet af vinteren ingen forbedring i priserne, men konkurrencen mellem producenterne viste sig endnu større. Disse rent ud kappedes om at underbyde hverandre. Under disse forhold og da arbejdslønningerne i Norge og Sverige var yderst høie og egentlig ikke stod i passende forhold til priserne, turde man kunne formode, at producenterne har haft et lidet gevinstgivende forretnings-

aar, om ikke et, der medførte tab. Det gjælder derfor for producenterne at søge at ordne saavel lønningsforholdene med arbeiderne som at bringe produktionen i et med behovet overensstemmende forhold. En stor fare for den nordiske stenindførsel ligger i den af de tyske stenhuggeriere efterstræbte told paa gadesten. Lykkes det disse at drive sine bestræbelser igjennem, og told lægges paa gadesten, kommer denne, selv om tolden sættes meget lavt, til i højeste grad at vanskeliggjøre gadestensimporten og delvis tilintetgjøre den. Imidlertid findes mægtige interesser, som modarbejder en saadan told, nemlig Nordtysklands større byer, der med størst fordel tager sit gadestensmateriale fra Norden, de tyske Østersjørederier og tysk kapital, som er anbragt i de nordiske stenbrud. Til trods for dette giver de nu stærkt raadende beskyttelsestoldvenlige betræbelser i Tyskland anledning til at antage, at de tyske stenhuggeriers ønske i sin tid ikke kommer til at sættes ud af betragtning af den tyske rigsdag.

Avispapir.

Siden noget over et aar tilbage har priserne paa avispapir i Tyskland været i stadig stigning. Medens for to aar siden avispapir kostede 19—20 pf. pr. kg., kan denne vare nu ikke erholdes under 26 pf., og mindre kjøbere maa betale endnu højere priser. Aarsagen til denne prisforhøjelse er den tiltagende mangel paa papirved, den betydelige udførsel af avispapir, den indflydelse, som udøves af det blandt fabrikanterne af avispapir dannede syndikat, der forføier over omtrent 95 pct af hele fabrikationen, og den stigende konsumtionsevne paa verdensmarkedet. Den ovennævnte pris, hvortil avispapir nu er steget, turde give os anledning til med opmærksomhed at følge prisernes gang; thi efter yderligere en ubetydelig forhøjelse turde mulighed gives for vore fabrikker til med fordel at kunne afsætte avispapir i Tyskland, til trods for den paa denne artikel hvilende told af 6 mk. pr. 100 kg. De tyske fabrikanter af trykpapir begynder ogsaa at frygte for denne konkurrence og arbejder for forhøjet told, men en forhøjelse af tolden turde vel neppe komme istand, da hensyn maa tages ogsaa til de talrige konsumenters interesser, og papirfabrikanterne selv medgiver, at de allerede nu raadende priser er gunstige og bringer god profit.

Fortegnelse

over handelshuse i provinsen Pommern, hvori svensker eller nordmænd er part-havere, og som sysselsætter sig med export eller import, skibsmægleri eller bankforretninger.

Firmaets navn.	Grundlæggel- sesaar.	Parthavernes navn.	Nationalitet.	Branche.
Stettin:				
Strömer & Nilson.	1897.	K. Strömer & T. H. Nilson.	Tysk. Svensk.	Import og ex- port af berg- verksproduk- ter.
Swinemünde:				
C. Billmanson.	1901.	Carl Billmanson.	Svensk.	Bankforretning.

Kolberg.

Havnen besøgtes i aaret 1900 af 41 svenske fartøier dr. 5 348 tons og 16 norske dr. 3 210 tons. Med de svenske fartøier, som samtlige ankom med ladning, indførtes 4 270 tons sten, 2 811 tons kul, 408 tons rug og 276 tons mais, og af disse fartøier afgik 16 med ladning, som bestod af 1 713 tons korn og poteter, 462 tons mel, 450 tons pitprops og 150 tons telegrafstolper. Samtlige norske fartøier ankom ogsaa med ladning, som udgjordes af 2 563 tons stenkul og 1 016 tons sten. Udgaende havde 7 norske fartøier ladning, og denne bestod af 1 665 tons pitprops og ved samt 170 tons korn.

Til Kolberg ankom ialt 156 dampfartøier og 220 seilfartøier, og vare-indførselen beløb sig til 46 171 tons og udførselen til 24 837 tons. Heraf indførtes fra Sverige og Norge 12 114 tons gadesten, 801 tons kalksten og 110 tons gjødningsstoffer; til de to riger udførtes 5 080 tons rug, 242 tons havre og 849 tons poteter. De vigtigste indførselsartikler er korn, gjødningsstoffer, gadesten, kalksten og stenkul, og de betydeligste udførselsartikler er korn, poteter, mel og træ.

Swinemünde.

Til denne havn ankom i aaret 1900:

21 norske dampfartøier	dr.	31 943 tons
82 svenske	do.	26 518 "
2 "	seilfartøier	77 "

De norske fartøier bragte samtlige stenkul fra England, og derfra ankom ogsaa med samme ladning 8 svenske dampfartøier. 63 svenske dampfartøier ankom med gadesten, 4 med fersk sild fra Sverige, 1 med stykgods, de øvrige i ballast. Udgaende ladning erholdt af alle disse norske og svenske fartøier kun 6 svenske; denne bestod af mindre partier stykgods.

Af nationalitet var af de i aaret 1900 til Swinemünde ankomne fartøier:

	Dampfartøier.		Seilfartøier.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Tyske	78	133 553	5	2 268
Danske	45	65 964	3	398
Engelske	58	160 491	—	—
Svenske	82	26 518	2	77
Norske	31	31 943	—	—
Hollandske	6	18 573	—	—
Russiske	3	9 774	1	275
Belgiske	1	2 392	—	—
Sum	304	449 208	11	3 018

Ved de svenske dampfartøier „Glückauf“, „Baltic“, „Carlshamn“ og „Orvar Odd“ opretholdtes regelmæssig forbindelse med Karlskrona og Karlshamn. Ligesom det foregaaende aar udgjordes den hovedsagelige indførsel af stenkul, gadesten og sild.

Indførselen fra Sverige udgjordes af:

25 381 tons gadesten,
1 350 kasser fersk sild,
218 tdr. saltet sild,
210 kasser tyttebær og 3 kurve laks.

Fra Norge ingen direkte indførsel.

Udførselen til de forenede riger, ligesom ogsaa til andre lande bestod af mindre partier sukker, cement, zink, papir og klude.

Høist betydelig er importen af stenkul fra England. I det sidstforløbne aar opgik denne til 293 153 tons.

Priserne paa fersk sild var følgende:

Januar . . .	mk. 8.75—17.50	Oktober . . .	mk. 18.50
Februar . . .	„ 10.50—22.50	November . . .	„ 20.50—28
Marts . . .	„ 19.00	December . . .	„ 6.00—28
September . . .	„ 10.00—24.50		

Svenske tyttebær betaltes med mk. 16—17½ pr. 50 kg.

Fisket paa den pommerske kyst var i aaret 1900 tilfredsstillende, og hele kystfisket af stør, torsk, laks, sild og flyndre anslaaes til mk. 290 650.

Stralsund

besøgt i aaret 1900 af 54 svenske fartøier dr. 11 140 tons, hvoraf 33 dr. 9 284 tons var dampfartøier, og 2 norske dampfartøier dr. 3 017 tons. Af ankomne svenske dampfartøier havde kun 7 ladning, der bestod af gadesten fra Sverige. Af seilfartøierne bragte 10 trælast, hovedsagelig fra Sverige, 1 stenkul fra England og 1 linolie fra tysk havn. De to norske fartøier ankom i ballast for at indtage sukkerladning og dermed afgaa til Amerika. Af de svenske fartøier afgik det største antal med hvede og rug til Sverige.

Til Stralsund ankom ialt 475 fartøier dr. 127 772 kub.meter og af disse var 167 dampfartøier dr. 89 700 kub.meter.

Fragterne fra Stralsund til nedenstaaende steder var bl. a. følgende:

Stockholm, korn	pr. ton	5½—8	rmk.
Sydsveriges havne, do.	—	3½—5	„
Rotterdam, do.	—	8	„

Hamburg, do.	—	4 rmk.
London, raasukker	—	7 sh.
Philadelphia, do.	—	10 sh.—12 sh.

Til Stralsund var fragterne:

Kalmar, spærrer og bord . . .	pr. kbf.	10 øre
Memel, bord	„ ladning	12½ rmk.
Bremen, mais	„ ton	5½—6½ rmk.
Halmstad, spærrer	„ kbf.	10½ pf.
Gamleby, bord	„ stand.	18½ rmk.

Til Stralsund indførtes sjøværts 33 635 tons gods, og vareudførselen beløb sig til 42 695 tons. De vigtigste indførselsvarer var i aaret 1900 bord og spærrer 2 616 tons, mais 7 581 tons, gadesten 1 598 tons, stenkul 7 109 tons, olie 1 086 tons, sleepers og jernbaneskiner 3 897 tons. Af udførselsartiklerne var følgende af størst betydning: hvede 16 827 tons, rug 9 951 tons, havre 2 593 tons, raasukker 9 863 tons.

Rio de Janeiro.

*Skrivelse fra generalkonsulatet i Rio de Janeiro,
dateret 11te oktober 1901.*

I tidligere beretninger er fremhævet, at da der i Brasilien manglede en statistik over den kommercielle rørelse udenfor hovedstaden, var det ikke muligt at give nogen oversigt over landets hele handelsbevægelse. Private bestræbelser og officielle forsøg paa at tilvoeibringe saadan oversigt har ved tidligere anledninger vist sig frugtesløse.

Efter at regjeringen havde givet mr. J. P. Wileman i opdrag at arbejde hermed, synes det, som om efterhaanden tilstrækkelige data skal fremkomme trods den mangel paa god vilje fra enkelte toldboder, hvorover man endnu beklager sig.

En saadan almindelig oversigt foreligger for det første trimester af aaret 1901.

Deraf fremgaar, at importen i hele Brasilien stillede sig saaledes:

Klasse I: Raastoffe milreis papir 13 127 398\$000 (beregnet lige med milreis guld 5 365 408\$000 og £ 603 608). Klasse II: Tilberedte produkter til anvendelse i kunst og industri milreis papir 5 936 983\$000 (lige med milreis guld 2 438 414\$000 og £ 274 321). Klasse III: Forfærdigede artikler til forbrug milreis papir 22 547 563\$000 (lige med milreis guld 9 328 151\$000 og £ 1 049 417). Klasse IV: Forskjellige varer milreis papir 28 572 384\$000 (lige med milreis guld 11 602 471\$000 og £ 1 414 278). Klasse V: Mynter og penge milreis papir 1 498 572\$000 (lige med milreis guld 633 682\$000 og

£ 71 289). Eller ialt import til værdi milreis papir 71 682 900\$000 (lige med milreis guld 29 368 126\$000 og £ 3 412 913).

Exporten i hele Brasilien i 1ste trimester 1901 stillede sig saaledes: Klasse I: Dyr og produkter deraf: Milreis papir 6 803 336\$000 (beregnet lige med milreis guld 2 782 047\$000 og £ 312 980). Klasse II: Mineralier og produkter deraf: milreis papir 3 846 634\$000 (lige med milreis guld 1 512 323 og £ 170 125). Klasse III: Plantestofte og produkter deraf milreis papir 194 607 525\$000 (lige med milreis guld 78 095 374\$000 og £ 8 785 618). Klasse IV: Værdier (myntet guld etc.) milreis papir 238 373\$000 (lige med milreis guld 89 917\$000 og £ 10 127). Eller ialt export til værdi milreis papir 205 495 868\$000 (lige med milreis guld 82 479 661\$000 og £ 9 278 850).

Sammenlignes exporten og importen i hele Brasilien i nævnte trimester med sin værdi i milreis guld og £, sees følgende forhold:

	Milreis guld.	£.
Export	82 479 661\$000	9 278 850
Import	29 368 126\$000	3 412 913

eller et overskud af exportværdi af milreis guld 53 111 535\$000 eller £ 5 865 937.

Vanligvis er hidtil hele exportværdien for hele Brasilien blevet regnet til noget over 30 millioner £. Blev exporten i alle fire trimestre i aaret 1901 jævn, vilde der altsaa fremkomme en samlet exportværdi for aaret af ca. 37 millioner £.

Vil man danne sig en idé om, hvorledes de enkelte stater stiller sig til exporten, fordeles denne i 1ste trimester aaret 1901 paa dem saaledes:

	Milreis papir.
Alagoas	4 098 130\$000
Amazonas	42 995 307\$000
Bahia	12 899 017\$000
Ceará	871 796\$000
Espirito Santo	1 769 890\$000
Maranhao	1 051 315\$000
Matto Grosso	2 050 883\$000
Pará	27 786 725\$000
Parahyba	549 769\$000
Paraná	2 057 997\$000
Rio de Janeiro	28 063 863\$000
Pernambuco	10 103 740\$000
Rio Grande do Sul	3 205 872\$000
Santa Catharina	644 417\$000
Sao Paulo	67 066 347\$000
Sergipe	280 800\$000

Eller ovennævnte totalsum Rs. 205 495 868\$000

Det vil sees, at særskilte værdier for Districto Federal (denne hovedstad), Minas Geraes, Goyaz, Rio Grande do Norte og Pianhy ikke er anførte ovenfor. For hovedstadens vedkommende er værdien sammenfattet med den for staten Rio de Janeiro ligesom Minas' væsentligste udførsel, medens Goyaz' væsentligste vel er indgaaet i Sao Paulo og Matto Grosso's. Pianhy's og Rio Grande do Nortes (til udlandet) er ikke af stor betydning, men burde dog været medtaget.

Omhandlede samlede exportværdi fandt sit udløb til følgende sider: Europa milreis papir 82 235 144\$000, Amerika 122 453 610\$000, Asien 98 263\$000 og Afrika 708 851\$000. Den fordeltes paa følgende lande og steder:

	Milreis papir.
Tyskland	18 849 816\$000
Østerrige-Ungarn	3 611 702\$000
Belgien	2 508 896\$000
Kanalen for ordre	1 033 240\$000
Danmark	363 174\$000
Frankrige	14 611 231\$000
Storbritannien	30 630 267\$000
Spanien	574 858\$000
Holland	7 374 023\$000
Italien	1 574 930\$000
Portugal	1 219 601\$000
Rusland	14 949\$000
Tyrkiet	203 797\$000
Andre lande i Europa	664 750\$000
Argentina	3 415 749\$000
Chile	238 194\$000
Forenede Stater	116 167 615\$000
Paraguay	45 141\$000
Peru	15 330\$000
Uruguay	2 571 581\$000
China	1 954\$000
Andre lande i Asien	96 309\$000
Nordafrika	485 917\$000
Sydafrika	222 934\$000

Rs. 205 495 868\$000

Ovenfor er ikke angivet nogen særskilt værdi for Norge og Sverige. Det maa her erindres, at da den væsentlige export til Norden gaar med tyske dampskibe til Hamburg og Kjøbenhavn, vil exportværdien til Norge og Sverige være indbefattet under Tyskland, Danmark og „andre lande i Europa“.

Paa den nævnte gunstige handelsbalance oven er det, at man skulde kunne grunde sit haab om en jævn bedring af Brasiliens økonomiske forhold.

Paris.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul Gustaf Nordling,
dateret 24de oktober 1901.*

Verdensudstillingen har naturligvis været det forløbne aars mest bemærkelsesværdige eller, rettere sagt, alt opslugende tildragelse her i Paris, og derom kunde vistnok meget siges, men da generalkommissariatet uden tvivl kommer til at afgive en udtømmende og fuldstændig rapport derom, anser jeg mig ikke at burde gaa ind paa nogen nærmere redegjørelse angaaende udstillingen i almindelighed eller de forenede rigers deltagelse deri.

Jeg tror imidlertid at kunne forsikre, idet jeg herved gaar ud fra de udtalelser, jeg har hørt fra fuldt kompetente hold saavel under udstillingen som efter dens slutning, at det almindelige indtryk har været, at de forenede riger har spillet en forholdsvis meget fremtrædende rolle paa dette store marked.

Blandt de udstillinger og produkter af industri og kunst, som vakte den største opsigt, maa nævnes:

Fra Sverige:

Jern- og staaludstillingen;
Bolinders sagbrugs- og høvlemaskiner, af hvilke flere, som jeg erfarer, er solgt her i Frankrige efter udstillingens slutning;
separatormaskiner;
kunstvævede sager;
porcelæn-, fajance-, glas- og krystalprodukter, særlig førstnævnte;
pelsverk;
den pædagogiske udstilling.

Fra Norge:

Jagt- og fiskeriudstillingen;
juveler-, guldsmed- og emaljearbejder, hvoraf meget blev solgt under udstillingen, og hvorpaa bestillinger stadig indsendes til Norge, efter hvad mig er bekjendt;
mattefabrikater og kunstvævninger samt møbler vandt ligeledes almindelig opmærksomhed;
øl, pelsvarer, sportsgjenstande.

Trælastmarkedet var i aaret 1900, hvad konsumtionen, specielt i Paris, og priserne angaar, aldeles enestaaende. Disse sidste var naaet til et saadant højdepunkt, at et større prisfald uden tvivl maatte indtræffe. Tegn til nedgang begyndte allerede at vise sig i det sidste halvaar. Her stod under udstillingen al bygningsvirksomhed stille, dels som følge af de høje arbejdslønninger

og dels af den grund, at man regnede paa at faa købe billigere arbejds-materialier, saavel af jern som af træ, naar udstillingsbygningerne skulde ned-rives, og derfor opsattes med at bygge indtil den tid. Disse beregninger slog ogsaa ind, hvorfor konsumtionen af ny trælast har været yderst daarlig i dette aars første maaneder.

Indførselen af is til Frankrige er i stadig tilbagegang. Hvad specielt Paris angaar, har anvendelsen af norsk is betydelig aftaget i de to sidste aar, og dette beror udentvivel for en stor del paa, at det ifølge en politiforordning ikke længere tillades at blande anden is i drikkevarer end kunstig is af filtreret vand. For saaledes ikke at behøve at holde to slags is, benyttes nu i de fleste kaféer og restauranter alene kunstig is, som saaledes fortrænger den norske.

Værdien af indførselen fra Sverige til Frankrige i aaret 1900 var francs 70 916 000 mod 70 406 000 i aaret 1899.

I dette beløb indgaar:

Trælast	med francs 53 713 000
Træmasse	” ” 6 314 000
Jern- og staalvarer	” ” 6 752 000
Zinkmalm	” ” 1 143 000
Pelsverk	” ” 922 000

I dette beløb indtages ikke de til udstillingen indførte varer, hvis værdi beløber sig til francs 1 204 000.

Exporten fra Frankrige til Sverige i samme aar opgaar til francs 12 373 000 mod 11 804 000 i aaret 1899, hvoraf:

Brændevin, likører og spritvarer for francs	2 301 000
Vin	” ” 2 243 000
Kaffe	” ” 1 664 000
Uraffineret sukker	” ” 1 044 000

Norges export til Frankrige beløber sig i aaret 1900 til francs 27 814 000 mod 26 560 000 i aaret 1899, hvoraf:

Træmasse	francs 16 488 000
Trælast	” 5 083 000
Rhum	” 1 100 000
Hvalfiskben	” 1 080 000
Is	” 984 000
Pelsverk	” 392 000

I disse beløb indtages ikke værdien af de til udstillingen exporterede varer, der beløber sig til francs 1005 000.

Importen til Norge fra Frankrige var i aaret 1900 francs 6 226 000 mod francs 7 935 000 i aaret 1899, hvoraf:

Brændevin, likører og spritvarer . . .	francs 1 342 000
Vin	" 901 000
Kaffe	" 892 000
Fartøier	" 658 000

I det sidstforløbne aar har konsulatet ofte modtaget forespørgsler fra Norge og Sverige om muligheden af at forsælge gruber og anmodninger om opgave over personer, som vilde være istand til at formidle saadanne forretninger. Oplysninger er blevet afgivne i denne henseende, men jeg tror ikke, at noget salg har kunnet afsluttes.

Ligeledes er der til konsulatet fra flere hold indgaaet begjæring om anvisninger for her i Frankrige at kunne erholde laan mod pant i norske og svenske faste eiendomme. Saadanne laan har imidlertid ikke kunnet skaffes.

At forretninger af ovennævnte kategorier ikke har kunnet komme istand, beror ikke paa pengemangel, thi pengetilgangen har været ganske god og rentefoden lav, men i det første tilfælde paa den mistro, som begynder at raade blandt de store kapitalister ligeoverfor alle udenlandske grube- og industriforetagender efter de tab, som er lidt i Rusland og andensteds, i sidste tilfælde nærmest paa de mindre rentierers medfødte forsigtighed. De foretrækker nemlig i almindelighed at placere sine kapitaler mod $3\frac{1}{2}$ à 3 pct. i statspapirer fremfor mod 5 à 6 pct. med sikkerhed i udenlandsk eiendom, hvor god denne end monne være.

Til og med statspapirerne har sunket, som det fremgaar af følgende tabel over børsnoteringer i aarets løb.

	1ste kvartal.		2det kvartal.	
	Max.	Min.	Max.	Min.
Svenske laan:				
3 pct. 1888 . . .	1 195.00	—	—	—
$3\frac{1}{2}$ " 1890 . . .	606.00	583.00	599.00	578.00
3 " 1894 . . .	92.20	90.00	89.00	82.50
$3\frac{1}{2}$ " 1895 . . .	100.05	97.65	99.75	97.50
$3\frac{1}{2}$ " 1899 . . .	99.50	94.25	99.00	93.75

	3die kvartal.		4de kvartal.	
	Max.	Min.	Max.	Min.
3 pct. 1888 . . .	1 100.00	—	—	—
$3\frac{1}{2}$ " 1890 . . .	590.00	575.00	595.00	560.00
3 " 1894 . . .	89.00	86.50	92.00	88.00
$3\frac{1}{2}$ " 1895 . . .	99.50	97.50	99.75	96.25
$3\frac{1}{2}$ " 1899 . . .	97.00	94.00	99.50	95.25

	1ste kvartal.		2det kvartal.	
	Max.	Min.	Max.	Min.
Norske laan:				
3 pct. 1886 . . .	86.00	83.25	84.00	82.00
3 " 1888 . . .	87.50	85.00	86.00	84.00
$3\frac{1}{2}$ " 1894 . . .	99.95	98.25	99.25	95.50
$3\frac{1}{2}$ " 1895 . . .	98.50	96.00	96.25	94.00
3 " 1896 . . .	89.60	85.00	86.00	80.00

				1ste kvartal.		2det kvartal.	
Norske laan :				Max.	Min.	Max.	Min.
3 $\frac{1}{2}$ pct.	1898	.	.	98.75	95.00	98.00	93.50
3 $\frac{1}{2}$ "	1900	.	.	—	—	95.50	91.70
Oblig. 4	"	1900	.	—	—	—	—

				3dje kvartal.		4de kvartal.	
				Max.	Min.	Max.	Min.
3 pct.	1886	.	.	84.00	—	84.00	81.50
3	"	1888	.	85.25	83.00	86.50	83.00
3 $\frac{1}{2}$	"	1894	.	98.50	95.50	100.00	96.60
3 $\frac{1}{2}$	"	1895	.	95.25	91.50	95.10	91.50
3	"	1896	.	84.15	79.75	87.50	81.50
3 $\frac{1}{2}$	"	1898	.	94.50	92.50	96.50	92.75
3 $\frac{1}{2}$	"	1900	.	95.75	91.25	97.00	92.00
Oblig. 4	"	1900	.	483.00	475.00	510.00	480.00

Da verdensudstillingen naturligvis har hidlokket en usedvanlig stor mængde landsmænd, hvoraf mange af en eller anden aarsag har trængt konsulatets hjælp, har konsulatforretningernes skjøtsel fordret megen tid og meget arbejde.

Gjennem konsulatets forsorg er 39 personer skaffet halvbilletter hos jernbaneselskaber og afsendt dels til hjemlandet, dels til Tyskland, England eller Schweiz. Den svensk-norske understøttelsesforening har betalt de øvrige omkostninger.

I aaret 1900 er til konsulatet indløbet 475 skrivelser og afgaaet 519, samt udfærdiget 240 attester og legaliseringer. Dette tal udviser en betydelig øgning mod aaret 1899, da der indløb kun 384 skrivelser og afsendtes 395.

Efter politipræfektens opgave var i præfektoren indskrevet den 31te december 1900:

1 482 svensker og 1 197 nordmænd.

Madrid.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Erik Walén,
dateret 15de oktober 1901.*

Aaret begyndte under meget gunstige forhold med god tilgang paa penge, som søger anbringelse i ældre og nye industrielle foretagender, hvis aktier drives uproportionalt op, fremvisende eksempel paa 50 à 75 pct. præmie, inden vedkommende anlæg endnu var kommet i virksomhed.

Statsværdierne naaede en modsvarende fordelagtig notering, som vistnok ud paa vaaren blev noget mattére, som en følge af frygtede indre uroligheder og i forventning af resultatet af det bebudede nye 5 pct. stats amortiseringslaan.

Subskriptionen paa dette laan gik for sig i juni maaned og med det resultat, at det overtegnedes 20 gange og straks opnaaede en præmie af omkring 10 pct. over subskriptionsprisen, ved hvilken notering det siden stadig har holdt sig.

De øvrige statsværdier blev derefter ogsaa fastere og fortsatte med god tendens indtil i oktober, da rygter om nye indre uroligheder foraarsagede et tilfældigt prislefald. Mod aarets slutning blev stillingen som følge af gjenoprettet politisk ro fastere.

Allerede i foregaaende beretning anførtes, hvorledes enkelte rigdomme, som før paa grund af mistro holdtes uvirksomme, nu var blevet satte i bevægelse og anbragte i industrielle foretagender.

Denne tendens har fortsat, og er det i særdeleshed provinsen Biscaya, som har udmerket sig ved at skabe en hel mængde foretagender hele landet over.

Provinserne Barcelona, Valencia, Murcia og Andalusien har i relativt mindre skala fulgt Biscayas eksempel.

Man synes dog at have gaaet fra den ene yderlighed til den anden og uden forskjel ogsaa befordret og spekuleret i sager, som neppe kan ansees for gode.

De fornemste spekulationer har omfattet grubeindustri, hvidbetesukkerfabrikation, elektriske anlæg for belysning og kraftoverføring samt endvidere oprettelse af banker og forsikringselskaber i forskellige former.

Paa agerbrugets omraade er kun ringe fremskridt gjort.

Herskende uvilje mod anvendelse af moderne redskaber, mangel paa vanding, daarlige transportforholde og en tung beskatning er de fornemste aarsager til denne næringsgrens primitive stilling.

Bergverksindustrien.

Aaret fremviser en overordentlig livlighed i mutninger og indkøb af gruber.

Mest eftersøgte var jern-, kul- og kobbergruber.

Wolfram eller tungsten, som for et par aar siden var meget eftersøgt, har, som følge af lave, lidet remunerative priser indtil videre maattet træde i baggrunden.

Kulproduktionen, som paa grund af høie priser i andre lande burde have vist en nævneværdig forøgelse, oversteg blot med omkring 3 pct. foregaaende aars produktion, til hvilken omstændighed arbejdsindstillinger og mangel paa rørligt jernbanemateriale bidrog.

Produktionen af jernmalm udviser en formindskelse mod foregaaende aar af ca. 10 pct. Denne forskjel og noget mere falder paa exporten og særlig paa den til England.

Derimod forædledes inden landet i jern og staal omtrent 20 pct. mere end i det næst foregaaende aar.

Ifølge officielle statistiske opgaver repræsenterede grubeproduktionen og den metallurgiske produktion en totalværdi af pesetas 405 584 339 eller 62 millioner mere end i aaret 1899.

I nævnte industri sysselsattes ca. 104 000 arbejdere.

Koncessioner gaves paa 2 770 gruber.

Sukkerindustrien.

Produktionen af hvidbetesukker udgjorde	ca. 90 000 tons,
hvortil kommer produkterne af sukkerrør	- 36 000 „

eller tilsammen ca. 126 000 tons.

Forbruget inden landet udgjør omkring 80 000 tons, men da nye fabrikker under anlæg endnu ikke er blevet sat i virksomhed, kan med tiden paaregnes en produktion af 150 000 tons, altsaa et overskud pr. aar af 70 000 tons.

Da tilvirkningsprisen paa grund af ufordelagtige transportforholde og dyre anlægsomkostninger forhindrer export, saa synes det antageligt, at de mindst fordelagtig beliggende fabrikker nødes til at nedlægge sin virksomhed, hvis en sammenslutning for begrænsning af produktionen ikke kan bringes istand.

De ældste, kapitalsterkeste og for forskaffelse af raamateriale bedst beliggende fabrikker turde dog vanskelig ville gaa ind paa nogensomhelst overenskomst, men forbeholde sig frie hænder, og resultatet turde da blive ruin for de mindst modstandskraftige.

Import af klipfisk.

Ved de hurtige transportforbindelser, som findes mellem Frankrige og Spanien, synes den franske vare tiltrods for sin underlegne kvalitet, at finde en stadig større afsætning paa bekostning af den norske fisk.

Idetmindste lader dette til at være forholdet i det indre af landet, ifølge en fremstaaende fiskehandlers udsagn.

Efter sammes mening skulde en modvegt herimod kunne erholdes, om de norske exportører mere end hidtil søgte at komme i direkte forbindelse med købere i det indre af landet.

Fisken maatte da indpakkes i baller for at lette transporten.

Et norsk firma, som vilde vie sig til denne exportbranche, vilde da kunne erholde en afsætning paa 20 000 baller à 50 kilogram pr. maaned, fordelt paa nedenanførte provinser som følger:

Leon, Palencia, Zamora via Coruña eller Gijon	. baller 2 200
Burgos, Palencia, Valladolid, Zamora, Salamanca, Segoria, Avila, Logroño, Soria, Madrid, Cuenca og Guadalajara via Santander	„ 9 000
Zaragoza, Huesea, Pamplona via Pasages eller Santander	„ 2 500
Valencia, Castellon via Valencia	„ 1 400
Alicante, Murcia, Albacete Ciudad Real, Toledo via Alicante	„ 2 300
Jaen, Granada via Malaga	„ 500
Sevilla, Córdoba, Huelva via Sevilla	„ 1 400
Caceres og Badajoz via Lissabon	„ 700

Nævnte zifre er naturligvis kun baserede paa en antagelse og muligens noget overdrevne, men jeg har desuagtet, paa grund af sagens vigtige natur, anseet det som min pligt at fæste opmærksomheden derved.

Bygningsstømmer.

Omsætningen af nordisk trælast og pitchpine for byen Madrid og om-
liggende distrikt i den sidste femaarsperiode var omtrent følgende:

1896	Pthg. standards 3 900
1897	— 2 900
1898	— 2 200
1899	— 3 000
1900	— 3 000

hvoraf ca. 60 pct. beregnes at falde paa norsk og svensk virke, 30 pct. paa finsk og 10 pct. paa pitchpine.

Omsætningen af norsk og svensk virke kan neppe ventes at stige, undtagen muligens for en kort tid som eksempelvis i 1896, da usædvanlig mange bygninger opførtes.

Af indenlandsk furu forbruges aarlig i Madrid ca. 2 000 standards udelukkende for snedkerarbejder, men da flere nye fabrikker er under anlæggelse, er det sandsynligt, at tilførselen af denne vare kommer til at stige til ca. 3 000 standards pr. aar.

Den indenlandske furu, som vokser i ikke lang afstand herfra med kun

to til tre timers jernbanefragt, kan selvfølgelig leveres billig, og desuden er dens kvalitet den nordiske vare overlegen.

Grovere bygningstømmer, der ikke er indbefattet i ovenstaaende statistik, anvendes udelukkende af spansk virke, da nordiske bjælker og spærrer ikke kan maale sig i prisbillighed med den spanske vare.

Af saadant tømmer indkommer aarlig til Madrid ca. 5 000 standards.

Vekselkurserne paa udlandet fluktuerede i aarets løb og var ved dets begyndelse pesetas 32.38 for £ stg. og pesetas 127.75 for frcs. 100 for a-vista-veksler og ved dets slutning respektive pesetas 33.60 og pesetas 134.65.

I aarets løb fandt ingen forandring sted i de her etablerede svenske og norske firmaer.

Konsulatets adresse er fremdeles: Calle Alcalá 49 C, og kontortiden kl. 9—12 f.m. og kl. 3—5 e.m.

Trinidad.

Aarsberetning for 1900 fra konsul W. Schoener, dateret 13de august 1901.

Den norske skibsfart. Af norske fartøier ankom i aaret 1900 til Trinidad fra fremmede lande med ladning 11 dr. 10 095 reg.-t. og i ballast 4 dr. 2 589 reg.-t.; tilsammen 15 fartøier dr. 12 684 reg.-t., hvoraf dampskibe 11 dr. 10 724 reg.-t. Der afgik til fremmede lande med ladning 11 fartøier dr. 10 100 reg.-t. og i ballast 4 dr. 3 148 reg.-t.; tilsammen 15 fartøier dr. 13 248 reg.-t., hvoraf dampskibe 11 dr. 10 724 reg.-t.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 50. 15. 11 $\frac{1}{2}$.

Importen opgik i aaret 1900 til £ 2 500 258, eller en formindskelse sammenlignet med aaret 1899 af £ 35 000. Af importartikler kan nævnes papir (ikke skrivpapir) til en værdi af £ 8 011, fyrstikker til et beløb af £ 1 373, tomsække for £ 24 987, trælast for £ 54 909, kondenceret melk for £ 14 375 og fisk for £ 62 220.

Exporten havde en værdi af £ 2 593 475, eller en forøgelse af £ 21 000 i sammenligning med det foregaaende aar.

Kakaohøsten i aaret 1900 var ualmindelig god, og priserne meget fordelagtige. Dyrkningen af kakao er stadig i tiltagende, og store skovstrækninger indkjøbes til kakaoplantager.

Sukkerhøsten var ringe, men de opnaaede priser var gode.

Sirup. Næsten al sirup exporteres som tidligere til Martinique.

Kokosnødder. Priserne var hele aaret tilfredsstillende; store kvantiteter udførtes til de Forenede Stater.

Af kokosnøddolje produceredes lidet paa grund af de gode priser, der opnaaedes for kokosnødder.

Ceder. Store kvantiteter af denne vare exporteredes.

Asfalt. I aaret 1900 afskibedes det største kvantum, der hidtil er opnaaet; størsteparten gik til Amerika.

Veie. Store summer anvendtes paa anlæg af nye veie.

Handelen var tilfredsstillende.

Fragter. Tilbudet af tonnage var hele aaret knapt, og fragterne høie. Der ankom meget faa seilskibe, men anvendtes flere norske dampskibe end nogensinde tidligere.

Sundhedstilstanden paa øen var hele aaret god.

Bangkok.

Den norske skibsfart i 1899.

Til Bangkok ankom i aaret 1899 fra fremmede lande med ladning 5 norske dampskibe dr. 4 066 reg.-t. og 4 seilskibe dr. 2 195 reg.-t., tilsammen 9 fartøier dr. 6 261 reg.-t.; i ballast 7 dampskibe dr. 6 398 reg.-t. og 6 seilskibe dr. 3 120 reg.-t., tilsammen 13 fartøier dr. 9 518 reg.-t. Til fremmede lande afgik med ladning 12 dampskibe dr. 10 712 reg.-t. og 10 seilskibe dr. 5 168 reg.-t., tilsammen 22 fartøier dr. 15 880 reg.-t.; i ballast 1 dampskib dr. 760 reg.-t.

Af svenske skibe ankom til Bangkok 1 seilskib dr. 532 reg.-t.

Konsulatafgifter af norske skibe kr. 932.21, af svenske skibe kr. 33.78, hvilket alt tilfaldt konsulen med tilsammen kr. 965.99.

Handelen var i aaret 1899 noget under gennemsnittet for de senere aar, og heri maa man søge grunden til nedgangen i antallet af norske og svenske skibe, der i aaret ankom for at hente last.

Kapstaden.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Kapstaden af 26de oktober 1901.

Jeg har ikke før nu været istand til at komplettere konsulatets tidligere indsendte rapport, men tillader mig herved at oversende et tillæg til samme, angivende kvantitet og værdi af de artikler, som berører de forenede rigers export, og som importeredes hid til kolonien.

Værdien af de artikler, som berører de forenede rigers export, og som importeredes til Kapkolonien for forbrug der og i de øvrige sydafrikanske stater, vises for de sidste aar af følgende zifre:

	1899.	1900.
Cement	71 784	78 169
Dynamit og sprængstoffer . .	79 171	86 659
Jernmanufakturvarer . .	957 917	905 116
Jern og staalplader . .	213 574	272 048
Maskiner	1 067 659	525 133
Maltdrikke	99 378	160 725
Ost	67 733	89 467
Smør (margarin iberegnet)	125 532	214 423
Spritvarer	168 298	247 782
Trælast (uforædlet) . .	217 423	163 222
Do. (forædlet)	268 363	220 352
Fyrstikker	7 756	16 134
Agerbrugsredskaber . .	119 374	77 969

Af disse artikler er i aaret 1900 importeret fra de forenede riger til følgende beløb, hvortil for sammenligning ogsaa føies de modsvarende zifre for nærmest foregaaende aar:

	1899.	1900.
Jernmanufakturvarer fra Norge	—	—
— „ Sverige	170	399
Trælast (uforædlet) „ Norge	13 091	10 865
— (—) „ Sverige	99 091	90 422
— (forædlet) „ Sverige	63 083	48 476
— (—) „ Norge	73 386	51 038
Møbler fra Sverige	42	—
— „ Norge	—	—
Fyrstikker fra Sverige . . .	808	845
— „ Norge	208	218

Ovennævnte tal angiver dog værdien alene af saadanne artikler, som er ankommet til kolonien med direkte leilighed fra Norge og Sverige. Opgave over norske og svenske varer, som er kommet over andre lande, er ikke at

finde i de statistiske opgaver, da saadanne varer optages blandt det lands import, hvorfra de med direkte leilighed er ankommet.

Følgende tabel viser værdien af de fornemste landes export til Kapkolonien i aaret 1900:

Europæiske lande:

Fra Storbritannien	11 052 428
” Tyskland	551 101
” Belgien	264 584
” Sverige	140 406
” Holland	166 639
” Frankrige	106 574
” Norge	58 133
” Danmark	267

Ikke europæiske lande:

Fra Nordamerikas Forenede Stater	1 772 580
” Mauritius	351 718
” Australien	1 351 009
” Brasilien	215 398
” Ostindien	200 875
” Natal	557 596

I de sidste to aar er importeret fra og exporteret til de europæiske lande samt Nordamerikas Forenede Stater til følgende beløb i pund sterling:

Import.	1898.	1899.	1900.
Fra Nordamerikas Forenede Stater	2 179 646	2 085 391	1 772 580
” Belgien	253 429	267 870	264 584
” Danmark	1 116	674	267
” Frankrige	61 642	70 225	106 574
” Tyskland	761 243	732 775	551 101
” Holland	175 024	145 892	166 639
” Italien	13 190	12 468	7 060
” Norge	47 581	87 979	58 133
” Sverige	222 205	163 441	140 406
” Portugal	1 127	3 962	2 720
” Rusland	2 018	791	2 475
” Storbritannien	11 443 178	9 911 503	11 052 428

Export.

Til Nordamerikas Forenede Stater	28 799	21 900	22 420
” Belgien	53 886	20 044	890
” Frankrige	8 720	28 177	20 036

Til Tyskland	49 855	47 633	36 162
„ Holland	2 657	2 080	2 223
„ Italien	110	—	—
„ Sverige	6	—	—
„ Norge	—	—	—
„ Storbritannien	23 969 425	22 647 719	6 854 175

Værdien af de fornemste artikler, exporterede fra Kapkolonien, var for aaret 1899 følgende (til sammenligning angives ligeledes disse cifre for aaret 1899):

	1899.	1900.
Angorahaar	779 899	489 805
Diamanter	4 135 583	3 433 832
Guld	13 815 683	336 795
Huder	34 012	11 378
Kobbermalm	446 985	498 552
Gjede- og faareskind	374 270	335 422
Strudsfjær	842 000	876 801
Uld	2 183 904	837 809
Vin	23 733	29 541

Frankfurt am Main.

Aarsberetning fra generalkonsul Max Baer, dateret 3die juli 1901.

Regnskabsaaret 1900 kan ikke betegnes som i den grad gunstigt for handel og industri i dette distrikt som de foregaaende aar. Vel var forretningsgangen i de fleste betydeligere brancher i de første maaneder af aaret uforandret god; afsætningen blev — saa berettes der — i mange industrigrene til og med endnu forøget, og iverksættelsen af store bestillinger var mulig blot med betydelig forlængede leverancetider, medens der herskede mangel paa raa- og brændematerialier. Den tyske industris stilling, hovedsagelig jernindustrien og alle i sammenhæng dermed staaende grene, forandredes endnu før aarets midte paa en uheldig maade, ialmindelighed foranlediget ved det amerikanske markedes mathed og den vedholdende forstyrrelse af verdensfreden. Begge omstændigheder havde til følge, at en stor tilbageholdenhed i afgivelse af bestillinger indtraadte, og at afsætningen i væsentlig grad gik tilbage. Denne ugunstige situation skjærpedes i det sidste halvjaar, da industrien endnu for størstedelen var sysselsat med langvarige bestillinger, efter hvis fuldbgyrdelse der truede med at indtræde en i mange aar ukjendt arbejdsmangel.

Naar man sammenfatter hovedresultatet af forretningsaaret 1900, er det paatageligt, at dette staar tilbage for de foregaaende aars, og at den hidtil raadende gode konjunktur i den sidste halvdel af aaret blev overskredet. Dog findes der ingen grund til den pessimistiske antagelse, at der hermed er begyndt en varig og voksende tilbagegang i den tyske industri og handel. Visse- lig beror meget paa, at den med begyndelsen af den tilbagegaaende konjunktur formindskede tillid til en gunstigere udvikling vender tilbage, og dette

staar atter i nær sammenhæng med spørgsmaalet, om man med sikkerhed kan stole paa en fortsættelse af vor hidtil fremgangsrigt og for den tyske industri saa fordelagtige handelspolitik.

Tysklands udførsel til Norge omfatter hovedsagelig dets haandverks- og industriprodukter, medens importen fra Norge for størstedelen bestaar af raaprodukter. Nye handelsartikler blev i aaret 1900 ikke importerede.

Afviselserne i vegtængden af det forløbne aars ind- og udførsel i sammenligning med aaret 1899 følger nedenstaaende:

Forøgelse:

	Dobbelcentner.
Natron, svovlsur	1 400
Kaolin	19 500
Snedkerarbejder, grove	3 300
Ferskvandsfisk, død	951
Sild, fersk	5 700
Saltvandsfisk, fersk	4 900
Fiske- og sælspek, tran	9 400
Træmasse, sleben	18 300
Cellulose	10 000
Omslagspapir, satineret	2 540
Sten i sagede blokke	21 400

Formindskelse:

	Dobbelcentner.
Guano, kunstig	7 950
Klid	46 100
Is	1 401 500
Kemiske fabrikater	980
Hvalfiskebarder	446
Bygningsvirke, saget	39 600
Messing og tambak	1 300
Sild, saltet	58 100
Gadesten, huggen	78 500

Tysklands export til Norge viser en øgning for følgende artiklers vedkommende:

	Dobbelcentner.
Soda, brændt	2 000
Zinkhvidt	1 810
Jerntraadliner	3 040
Jernrør, valsede	5 230
Havre	19 100
Lokomobiler	3 490
Hvedemel	22 600
Rugmel	172 700

	Dobbeltcentner.
Raasukker	5 600
Sukker, andre sorter	34 700
Rapsolje	3 450
Oljekager	21 100
	Stykker.
Straahatte, gærnerede	20 000

og en formindskelse for:

	Dobbeltcentner.
Bomuldstøjer, farvede	500
Blyvarer, fine	1 000
Ætskali	3 770
Lim	1 510
Hjørne- og vinkeljern	15 520
Jernbaneskiner	9 500
Jernplader, polerede	3 540
Jerntraad, raa	8 300
Roman-cement	54 700
Hvede	17 200
Rug	49 300
Poteter, ferske	62 500
Maskiner, alle slags	16 250
Telegrafkabler	3 900
Topsukker	59 600
Avispapir	4 100
Terpentinharpiks	10 800
Lærred og tøivarer af uld, utrykte .	2 440

Bank- og børsvæsen.

Børsen var i det forløbne aar underkastet vekslende indflydelser. De gunstige konjunkturer inden jernindustrien havde den første halvdel af aaret naaet sit høidepunkt; da ved denne tid rygter om, at fabrikerne ikke vare saa fuldstændig sysselsatte som før, kom i omløb, ofrede almenheden, som holdt ved i uforandret optimisme, disse ingen opmærksomhed, og endog børsen lod sig i begyndelsen ikke paavirke deraf. Da dertil terminforretningerne i industripapirer under børslovens herrevælde havde ophørt at udøve sine udjævnende virkninger, saa indtraadte, da ovennævnte rygter viste sig at medføre sandhed, et stærkt og stundom uberettiget stort kursfald, som traf ikke blot jern- og kulværdier, men ogsaa andre industriaktier og endog banker.

I det store og hele taget var dog aaret 1900 tilfredsstillende, da dets første maaneder endnu havde staaet under de forudraadende gunstige konjunkturer for handel og industri, og markedet for nye værdier var ganske godt.

Nye telefonlinjer.

I aaret 1900/1901 indrettedes ifølge meddelelse fra den keiserlige overpostdirektion hersteds atter et stort antal nye telefonforbindelser. Desuden

aabnedes i det forløbne aar telefonlinjen Frankfurt am Main—Paris, som ogsaa kan anvendes for kommunikation mellem Frankfurts og Paris' børser; ligeledes forbindelse mellem Frankfurt a. M., Nancy og Belfort. Afgiften for en vanlig 3 minutters samtale mellem nævnte steder udgjør mk. 3.00; for en ilsamtale af samme tidslængde mk. 9.00.

Export- og prøvelageret i Frankfurt a. M.

Institutets forretningsrørelse var i aaret 1900 atter livlig, og resultatet i almindelighed tilfredsstillende, skjønt fortsættelsen af urolighederne i Kina og krigen i Sydafrika hidtil har forhindret de tidligere gode forbindelser med disse lande. Paanyt kunde der for et større antal tyske fabrikater anskaffes gode forbindelser. Ligeledes var lageret, som ved sin righoldighed og overskuelige anordning byder et godt overblik over et stort antal exporttjenlige tyske fabrikater, flittig besøgt af udenlandske, særlig transatlantiske kjøbere.

Det tyske handelsmuseum.

Ogsaa i aaret 1900 har handelsmuseet arbeidet for hensigtsmæssigt at udvide samlingerne, og det vil saa meget mindre give efter i sine anstrengelser for at kunne byde en overskuelig anordning af de landbrugs- og industriprodukter, som synes bestemmende og karakteristiske for exporten paa jordens forskellige handelssteder, som museet ved den forestaaende oprettelse af Frankfurts handelshøiskole turde vinde større betydning som samling af undervisningsmateriale. Besøget i handelsmuseet har ikke i væsentlig grad tiltaget siden foregaaende aar; antallet af besøgende udgjorde omtrent 4 500 personer.

Trælasthandelen.

Rundlast.

Handelen med rundvirke, som næsten udelukkende foregaar paa vandet ved flødning, begyndte vaaren 1900 med ganske maadelige priser, som dog stadig gav en om end fordringsløs gevinst, trods de høie indkjøbspriser i skogen. Disse salgspriser kunde, takket være den livlige bygningsvirksomhed, bestaa til ud paa sommeren. Mod høsten gjorde ogsaa i handelen med rundvirke den almindelige forretningsmæthed sig merkbar; afsætningen formindskedes, og her og der afsluttedes forretninger, som neppe turde have bragt sælgerne mere end de effektive egne omkostninger.

Saget virke (bord og bygningstræ).

Den tilfredsstillende forretningsgang i aaret 1899 fortsatte i begyndelsen af aaret 1900. Bygningsvirksomheden var endnu til ud paa sommeren livlig, indtil mod høsten industriens almindelige tilbagegang gjorde sig merkbar inden bygningshaandverket og dermed ogsaa i trælasthandelen. Bygningsvirksomheden

aftog, medens som følge af den fortsatte høje pengeværdi hypotheklaan var vanskelige at erholde, saa at mindre entreprenører afskrækkedes fra videre foretagender. Til større foretagender manglede al lyst paa grund af de mørke politiske forholde. De paa Sydafrika og Kina exporterende fabriker, særlig kemiske og maskinfabriker, der i gode tider forbruger en ikke ubetydelig mængde pakningstræ (bord og ribber) havde som følge af krigsuroen i begge de nævnte lande formindsket afsætning og derfor ogsaa mindre behov for pakningstræ. Tilførselen af ikke tyske træsorter har atter tiltaget mod forrige aar, og maa herved særskilt nævnes de amerikanske og østerrigsk-ungarske produkter. Fra Nordamerikas Forenede Stater er særlig „pitchpine“ trods betydelig forhøiede priser med fordel blevet indført og har i mange tilfælde indtaget egetræets plads, saasom ved vindues- og gulvfabrikationen, for hvilket formaal pitchpine yder gode tjenester. De øvrige fra Amerika importerede træsorter, saasom eg, poppel, furu, finder ogsaa god afsætning.

Handel med jern og jernartikler.

Jernforretningernes stilling kunde i begyndelsen af aaret 1900 betegnes som ret gunstig og haabefuld, hvilket i almindelighed gav anledning til at kontrahere større forretninger for længere tid med fabrikkerne, til og med til stigende priser. Desværre gik ikke de nærede forhaabninger i opfyldelse, men da de amerikanske rapporter begyndte at berette om stor mathed paa jernmarkedet og om prisfaldet, slog situationen paa det tyske marked hurtig om, og tilliden aftog mere og mere. Handlende og konsumenter holdt paa sine ordres, idet man frygtede yderligere prisfald, hvilket desværre heller ikke udeblev.

Grundprisen for valset jern udgjorde i januar 1901 mk. 20.00, steg i april til mk. 21.00 og sank i december til mk. 16.00—20.00. Støbegodspriserne forblev dog konstante, særlig paa grund af den høje pris paa kokes, da kokessyndikatet forholdt sig meget lidet imødekommende.

I Siemens-, Martin- og puddelstaal blev efterspørgselen de første 4 maa-neder af aaret 1900 livlig, skjønt priserne i denne tid naaede sit maximum og var mere end dobbelt saa høje som i aaret 1894, da de stod som lavest. I mai maaned gjorde tegn til nedgang sig merkbare; konjunkturerne havde overskredet sit højdepunkt, og den tilbagegaaende bevægelse indtraadte; priserne faldt mod slutningen af aaret med ca. 30 pct.

Maskinfabrikationen.

Aaret 1900 begyndte med et ganske livligt forretningstempo; efter paaske blev forretningsgangen roligere og ved aarets slutning temmelig stille.

Læderhandelen.

Omsætningen var, vel ogsaa i sammenhæng med forværrelsen af den almindelige landhusholdnings stilling, mindre end de foregaaende aar. Med

hovedresultatet er man, med faa undtagelser, hvori specielle forhold muliggjorde et gunstigere resultat, ikke tilfreds.

Papirindustrien.

Den allerede i forrige aarsberetning omtalte fremgang paa ind- og udlandets papirmarked er skredet videre frem. Med fortsættelsen af aarsagerne (fordyrelse af raa- og hjælpematerialier, kemikalier og brændsel) har virkningerne holdt jevnt skridt, idet en forhøielse af samtlige papirpriser har indtraadt. Denne forhøielse gjorde sig mest gjældende for middelsorter og særlig for avispapir, da dette naturligvis var mest udsat for fordyrelse af fremstillingsomkostningerne. Prisforhøielsen bevægede sig, beroende saavel paa vedkommende fabrikers beliggenhed som paa papirsorterne, mellem 4 og 10 pct. for bedre papir samt mellem 30 og 33 pct. for avispapir.

Fabrikationen af luksuspapir lider i høi grad af den vedvarende mangel paa kvindelige arbejdskræfter her paa stedet, og tilstrækkeligt personale kunde end ikke mod meget høie lønninger anskaffes.

Mod slutningen af aaret indtraadte en merkbar tilbagegang i forretningerne; afhændelsen blev mindre, og man kan især konstatere en tilbagegang i handelen med England og Nordamerika.

Metalhandelen.

De almindelig gunstige forhold, som i forrige beretningsaar havde udøvet en saa overordentlig velgjørende indflydelse paa metalindustrien, fortsatte ogsaa for den største del af det sidstforløbne aar. Først mod slutningen af samme gjorde tilbagegangen af de almindelige forretningsforhold sig gjældende inden metalindustrien og blev i første linje paa det tyske marked ganske følelig. Særlig kunde en betydelig nedgang i den elektriske branches sysselsættelse konstateres, og det i den grad, at pengemidler ikke kunde opdrives for større nyanlægninger; ogsaa de vedvarende ugunstige politiske forhold i Transvaal og Kina bidrog i væsentlig grad til depressionen.

Kobber.

Prisvekslingerne for dette metal var ogsaa iaar ganske anseelige; medens standardkobber i januar noterede i gennemsnit £ 70. 15. 0, opnaaede det i februar allerede £ 75. 5. 0, i marts £ 78. 0. 0, i april £ 78. 7. 6. Med denne pris var det høieste punkt naaet, og markedet gik mod slutningen af december uden betydelige variationer tilbage til £ 72. 0. 0. Aarsgennemsnittet stillede sig paa £ 73. 12. 6, d. v. s. omtrent saa høit som i aaret 1899.

Zink.

Den ufordelagtige konjunktur inden jernindustrien, som optraadte omtrent midt i beretningsaaret, har siden juni maaned virket meget ugunstig paa saavel afsæt-

ning som prisforhold for zink. Dertil kom ogsaa, at de Forenede Stater oversvømmede det europæiske marked med større tilførsel, og afsætningen for de europæiske produkter mere og mere kom i stansning. Medens i januar prisen endnu noteredes med £ 21. 0. 0, ser vi den i juni reduceret til £ 20. 0. 0 og i december til £ 18. 14. 0. I gennemsnit for aaret udgjorde den £ 20. 5. 6 mod £ 24. 17. 2 i aaret 1899.

Tin.

Tin var ogsaa i det forløbne aar, som dette metal altid er, udsat for en ofte vild spekulation, og som saadan underkastet et vekselvis op- og nedgaaende af kursen. Begyndende med 115¹/₄ gik prisen raskt i høiden og bevægede sig under hele første termin trods store variationer vedholdende paa et meget høit niveau. Formindskelsen i den amerikanske hvidblikfabrikation ved siden af noget sterkere tilførsel betingede ud paa høsten efterhaanden en nedgang; dog noteredes tin den 31te december endnu til 121¹/₂, altsaa i væsentlig grad over den i begyndelsen af perioden raadende pris.

Bly.

Under næsten hele beretningsaaret var forbruget af dette metal, særskilt for elektricitetsøiemed og kabelindustrien, usædvanlig stort. Begge disse industrier har i de senere aar i Tyskland taget et enormt opsving, og det indenlandske forbrug opviser dette aar med et rundt tal 172 000 tons, altsaa mod forrige aar (160 000 tons) en yderligere forøgelse af 12 000 tons. Den indenlandske produktion deltager med blot ca. ⁵/₈ af hele forbruget. Sin høieste pris opnaaede dette metal i september med £ 17. 13. 4; ved aarets udgang var noteringen endnu £ 16. 5. 0, d. v. s. omtrent paa samme høide som ved aarets begyndelse.

Generalkonsulatets adresse er fremdeles no. 14, I Rossmarkt. Kontortid alle hverdage kl. 10—12.

Belize. (British Honduras).

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul A. Williamson,
dateret 25de oktober 1901.*

Til Belize ankom i aaret 1900 fra fremmede lande i ballast 32 norske dampskibe dr. 18 667 tons og 23 seilskibe dr. 10 623 tons, ialt 55 fartøier dr. 29 290 tons. Fra Belize afgik til fremmede lande med ladning 32 norske dampskibe dr. 18 667 tons og 23 seilskibe dr. 11 485 tons, ialt 55 fartøier dr. 30 152 tons.

Bruttofragter for afgaaede norske fartøier \$ 392 557.00.

Af svenske fartøier ankom til Belize i aaret 2 seilskibe dr. 709 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe \$ 436.37, af svenske skibe \$ 12.06.

I indeværende aar har til dato 21 norske og 3 svenske fartøier indtaget ladning her for Europa, tre à fire dampere har anløbet 49 gange i fart mellem Belize, New Orleans og Mobile m. v. med levnetsmidler fra de Forenede Stater og frugt til sidstnævnte land.

Paa grund af det stedfundne prisfald i mahogny og logwood er antallet af lastende seilskibe gaaet betydelig ned i indeværende aar. Denne transport besørges næsten udelukkende af norske skibe, idet kun 3 svenske, 1 spansk og nogle faa engelske fartøier har deltaget i samme. En exportskat, som i aaret 1899 blev paalagt de nævnte to træsorter, er til stor skade for denne koloni, hvis fornemste næringsvei er skovdriften, idet frugtavlens er ganske ubetydelig, og hvis den længe paatænkte jernbane ikke snart skulde blive anlagt, saa er udsigterne for nærværende ikke synderlig glimrende.

Indhold: **Bangkok** s. 902. — **Belize (British Honduras)** s. 911. — **Frankfurt am Main** s. 905. — **Kapstaden** s. 903. — **Madrid** s. 897. — **Paris** s. 894. — **Rio de Janeiro** s. 891. — **Stettin** s. 865. — **Trinidad** s. 901.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved
No. 20. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

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

Indberetning

angaaende det tyske konsulatvæsen, dets organisation og virksomhed
af konsulatstipendiat cand. jur. Leif Bøgh,
dateret Antwerpen den 22de oktober 1901.

For visse afsnits vedkommende er ogsaa Frankriges og andre landes konsulatvæsen behandlet.

Indhold:

- I. Historisk oversigt.
 - 1. Konsulatvæsenet i sin almindelighed.
 - 2. Det tyske konsulatvæsen.
- II. Det tyske konsulatvæsens organisation.
- III. Betingelserne for at kunne blive konsul.
- IV. Konsulernes udnævnelse, tiltrædelse af post og forflytning.

Deres forhold til vedkommende lands myndigheder paa pladsen, til kolleger og landsmænd.
- V. Visse personlige forhold vedkommende konsulerne — ferier, løn, pension, reisegodtgjørelse, uniform, rang, titler og ægteskabsbevilling.
- VI. Konsulernes embedsvirksomhed.
 - A. Indledning.
 - B. Konsulernes indberetninger.
 - 1. Indberetningernes indhold, oplysningsbureauer og handelsmusæer.
 - 2. De forskellige slags indberetninger og tidspunktet for deres indsendelse.
 - 3. Indberetningernes kilder. Handelskamre.
 - 4. Offentliggjørelsen af konsulernes indberetninger.
 - G. Korrespondance med private personer og andre maader, hvorpaa konsulerne kan søge at fremme hjemlandets handelsinteresser.
 - D. De tyske konsulers forhold til handelsflaaden.
 - 1. Indledning.
 - 2. De tyske skibes nationalitetsbeviser. Handelsflaget.
 - 3. Skibsførerens pligt til at melde skibets ankomst paa konsulatet.
 - 4. Mønstring af sjømænd paa konsulaterne.

5. De tyske konsulers afgjørelse af stridigheder mellem skibsførere og mandskab samt deres politimyndighed ligeoverfor de tyske fartøiers besætning.
6. Konsulernes medvirken ved understøttelse og hjemsendelse af syge og nødlidende sjøfolk.
7. Konsulernes medvirken ved paagribelse af rømte sjøfolk.
8. Konsulernes optagelse af sjøforklaringer, deres befatning med fartøiers havari, bodmerilaan, salg og pantsættelse.
- E. Konsulernes stilling ligeoverfor den tyske marine.
- F. Immatrikulation ved konsulaterne.
- G. Konsulernes bemyndigelse til at foretage borgerlig vielse. Deres pligt til at indberette til de hjemlige myndigheder fødsler, dødsfald og ægte-skabsstiftelser blandt medborgere i fremmede lande.
- H. Konsulerne som notarer. Legalisation af dokumenter, udstedelse af certifikater m. v.
- I. Udstedelse af pas paa konsulaterne.
- J. Understøttelse af nødlidende.
- K. Konsulernes befatning med afdøde landsmænds efterladenskaber.
- VII. Konsulatinspektører.
- VIII. Konsulernes jurisdiktion.
- IX. Slutningsbemærkning.

I. Historisk oversigt.

1. Konsulatvæsenet i sin almindelighed.

Oprindelsen til det moderne konsulatvæsen kan man antagelig først søge i middelalderen. Der er dog de forfattere, som har ment at kunne føre dettes udvikling helt tilbage til oldtiden, hvor man har villet se de første spirer til vort moderne konsulatvæsen i det græske institut af *proxenoi* — den beskyttelse, som indfødte græske borgere paatog sig at yde fremmede, som tog ophold inden statsomraadet.

Da disse *proxenoi* altid var græske borgere, minder de i ethvert fald mere om de moderne *consules electi* end om *consules missi*. Det synes imidlertid at være vanskeligt at kunne paavise nogensomhelst forbindelse mellem dette institut og vort moderne konsulatvæsen. Ligheden i deres organisation og virkemaade synes ogsaa temmelig ringe. Derimod vil man uden tvivl kunne søge oprindelsen til vor tids konsulatvæsen i de i det 10de til det 13de aarhundrede i de fleste store handelsstæder i Italien, Frankrige og Spanien indsatte dommere og tribunaler, der havde at afgjøre stridigheder i handelssager, og som udøvede jurisdiktion over de fremmede paa pladsen. Medlemmerne af disse tribunaler blev kaldt konsul: *juges consuls* og *consuls des marchands*. Særlig bekendte blev konsulattribunalerne i Venedig, Messina, Genua, Marseille og Barcelona. Disse dømte i stridigheder ikke blot mellem fremmede alene, men ogsaa mellem fremmede og landets borgere. Disse tribunaler var nærmest handelsretter.

Den respekt for fremmedes rettigheder, som fik sit udtryk i oprettelsen af de foranævnte handelstribunaler (*consuls des marchands*, *juges consuls*), krævede de samme stæder for sine landsmænd, som særlig i orienten havde fundet et rigt felt for sin handel og skibsfart. For at vaage over hjemlandets

rettigheder og interesser udsendtes derfor især fra Marseille og flere italienske republikker konsuler til Syrien og Ægypten. Disse konsuler kaldtes consuls d'outre-mer i modsætning til de konsuler, der var medlemmer af handelstribunalerne i hjemlandet, og som kaldtes, som før nævnt, consuls des marchands eller juges consuls. Disse consuls d'outre-mer maa betragtes som forløbere for consules missi efter moderne opfatning. Oprindeligt var de vistnok kun udsendte med mandat for en enkelt by eller en mægtig handelskorporation, men efterhaanden fik de officiel udnævnelse som repræsentanter for vedkommende stat. Korstogene gav et mægtigt stød til udviklingen af consuls d'outre-mer i orienten. Ved dem aabnedes nye baner for handelen, og de frankiske fyrster indrømmede de sjøfarende byer og nationer, som havde hjulpet dem i deres erobringstog ved transport af proviant og folk, ret til at slaa sig ned i de erobrede lande og indrette sig der som handelskorporationer, der var unddraget stedets styrelse og undergivet retslig og politisk vedkommende hjemlands udsendte konsul. En slig konsuls jurisdiktionsmyndighed strakte sig meget vidt og omfattede endogsaa stundom det fremmede lands borgere. End vigtigere blev disse konsulers stilling i orienten, efterat muhamedanerne havde fortrængt den kristne overmagt. Det blev nemlig nu en absolut nødvendighed at drage omsorg for de kristne europæere, som kun havde en ringe garanti for at se sine interesser beskyttede ved den retsudøvelse, der udgik fra de muhamedanske myndigheder. Ved en række traktater med de forskellige europæiske lande blev konsulernes rettigheder og privilegier fastslaaede. Som bekendt eksisterer endnu konsulernes jurisdiktionsmyndighed i orienten. I Ægypten er dog denne — som jeg senere vil komme tilbage til — bleven indskrænket i sin virksomhed ved oprettelsen af de internationale domstole.

Det var ikke blot til orienten, at consuls d'outre-mer blev udsendte i middelalderen. I det 13de aarhundrede udsendte staten Marseille konsuler til Savoyen, hvor de ved traktat af 8de november 1226 udtrykkelig indrømmedes jurisdiktion over sine derboende landsmænd. Republiken Genua fulgte Marseilles eksempel, og man finder genuesiske konsuler med jurisdiktion saavel i Savoyen som i Sevilla. Barcelona udsendte ligeledes en hel del konsuler. Alene denne by, der i mere end 400 aar beholdt et af kongen af Aragonien givet privilegium til at udvalge og udsende konsuler, havde i begyndelsen af det 15de aarhundrede ikke mindre end 55 konsuler, der havde jurisdiktion, paa forskellige handelspladse.

I England forekommer i løbet af det 14de og 15de aarhundrede en lignende udvikling af konsulatinstitutionen som den, der foran er paavist at have fundet sted i byer og stater ved Middelhavet. Den begynder med oprettelsen under Edward den 1ste i aaret 1302 af en blandet ret — halvdelen bestaaende af fremmede kjøbmænd, halvdelen af engelske borgere —, der skulde dømme i stridigheder, hvori de fremmede var interesserede. Senere opnævnes engelske konsuler med jurisdiktion i Hansastæderne og i flere italienske byer. Portugal indrømmede engelske konsuler en speciel jurisdiktion, der gav dem kompetence i alle stridigheder vedrørende engelske borgere. Disse engelske konsulsdommere i Portugal udnævntes af den engelske konge, og denne institution holdt sig lige til aaret 1842.

Medens konsulernes magt og indflydelse, som foran paavist, stadig steg i orienten samtidig med, at deres jurisdiktionsmyndighed udvidedes ligeoverfor de muhamedanske myndigheder, blev deres betydning i Europa mindre og mindre,

eftersom de forskellige landes overhøjhed (suverænitetsprincippet) gjorde sig gjældende og efterhaanden berøvede konsulerne deres jurisdiktion, der med den voksende kultur og ensartethed i retsbegreberne i de forskellige lande var bleven ganske overflødig. Konsulerne i Europa gik saaledes lidt efter lidt over til at indtage den stilling, som de nu har — nemlig til som offentlig udsending at varetage vedkommende hjemlands handelsinteresser og udføre en del dem tillagte forretninger af mere eller mindre administrativ natur. Af den tidligere jurisdiktionsmyndighed er kun tilbage den politimyndighed, som konsuler indrømmes i alle lande over handelsfartøiernes mandskaber.

2. Det tyske konsulatvæsen.

Det tyske konsulatvæsen har dannet sig, efterhaanden som den tyske enhedstanke levendegjordes. Det er først, efterat de fleste tyske stater i aaret 1867 har sluttet sig sammen til det nordtyske forbund, at fælles konsuler for de tyske stater udsendes til fremmede lande. Det toldforbund, som allerede tidligere havde eksisteret mellem staterne, havde ikke bevirket nogen forandring i de enkelte staters konsulære repræsentation. De romersk-tyske keisere sendte ingen consuls d'outre-mer. Det mægtige tyske Hansa havde ingen konsuler efter moderne opfatning. Dette havde dog sine „Aldermänner“, som stod i spidsen for de hanseatiske handelskorporationer („Faktoreien“) rundt om i Europa, og som udøvede jurisdiktion. Det er først i det 17de og 18de aarhundrede, at de tyske stater begynder at udsende konsuler, men synes antallet af disse ikke at have været betydeligt. Særlig synes Fredrik den store at have fundet liden opfordring til at udsende konsuler. Medens saaledes Frankrige allerede i aaret 1681 havde ettemelig vidtstrakt corps consulaire, for hvis organisation Colbert's „mémoire au roi“ af 1669 blev grundlæggende, og som har tjent som mønster for alle andre folkeslag, synes udviklingen af konsulatvæsenet i Preussen og de andre tyske stater at have foregaaet meget langsomt.

De første fælleskonsuler for det nordtyske forbund udnævntes den 3die december 1867 i henhold til forbundsforfatningen af 1ste juli 1867 § 9. Der udnævntes en generalkonsul for Ægypten og konsuler i Beirut, Smyrna, Bosnien, Japan og Moskva. I de umiddelbart følgende aar udsendtes forbundskonsuler overalt, hvor dette ansaaes nødvendigt for forbundet eller for nogen af de enkelte stater. De enkelte staters konsulater inddroges, efterhaanden som fælleskonsuler udnævntes. Det er „Gesetz betreffend die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und -Pflichten der Bundeskonsulen“ af 8de november 1867, som danner grundlaget for det nydannede forbunds konsulatvæsen. For at sikre en uniform udøvelse af lovens bestemmelser udfærdigede forbundskansleren, under 15de marts 1868 en instruktion for samtlige konsuler. Ved de tyske sydstaters tilslutning til det nordtyske forbund fremstod imidlertid det tyske rige 17de januar 1871. Den forannævnte forbundslov af 8de november 1867 ophøiedes da til rigsløv for det tyske keiserriges konsulatvæsen, og udgik der under 6te juni 1871 en konsulatinstruktion, der har faaet et tillæg af 22de februar 1873, efterat den nye „Seemannsordnung“ af 27de december 1872 var traadt i kraft.

II.

Det tyske konsulatvæsens organisation.

Den tyske rigsforsfatnings § 56 har lagt det tyske konsulatvæsen umiddelbart under den tyske keisers tilsyn. Inden de tyske rigskonsulers distrikt kan

ikke oprettes konsulater for de enkelte tyske stater. De enkelte stater er imidlertid ved rigsforfatningen sikret retten til at faa udnævnt en tysk konsul selv paa steder, hvor det kun kan være i en enkelt stats interesse. En enkelt tysk stat har saaledes ingen særegne konsulater udenfor Tyskland. Inden Tyskland har dog de forskellige stater sine respektive konsulater. Saaledes har Mecklenburg-Schwerin ikke færre end 7 konsulater i Preussen. Disse er dog alle consules electi. Omvendt har hver forbundsstat i Tyskland ret til at modtage fremmede konsulater og meddele disse exequatur.

De tyske konsulater staar saaledes forfatningsmæssig (se konsulatinstruktionen § 3) direkte under den tyske rigskansler i dennes egenskab af chef for det tyske udenrigsdepartement. I de fleste lande staar konsulerne saaledes som i Tyskland direkte under udenrigsdepartementet. Denne regel er dog ikke undtagelsesfri. Saaledes er i Østerrige-Ungarn konsulatkorpsset lagt ind under handelsministeren. I Frankrige stod konsulerne tidligere under marineministeren, men siden 1793 staar de under udenrigsministeren. Man har senere ved flere leiligheder (1811 og 1828) uden held søgt at faa konsulerne lagt under handelsministeren.

Det tyske udenrigsdepartements ledelse indehaver statssekretæren, som til stadighed fungerer for rigskansleren. Dette har fire afdelinger: en politisk en handelspolitisk — under hvilken konsultsagerne sorterer — en retsafdeling og en kolonialafdeling. I spidsen for den handelspolitiske afdeling staar en direktør, der i almindelighed undertegner alle skrivelser til konsulaterne. Den handelspolitiske afdeling bestaar forøvrigt af 7 „vortragende Ræthe“, hvis stilling svarer til bureauchefernes hos os. Hver vortragende Rath har en „Hülfsarbeiter“ som nærmeste medarbejder, og under disse staar igjen 3 „Expedienten“ — unge „assessorer“ svarende til sekretærer hos os. Denne afdeling bestaar saaledes af ca. 35 personer. Man maa imidlertid erindre, at mange konsultsager, som hos os behandles i udenrigsafdelingen, behandles i Tyskland i udenrigsdepartementets retsafdeling. Af forannævnte embedsmænd har direktøren en gage af mk. 20 000 (foruden husleiegodtgjørelse), en vortragender Rath har fra 7 500 mk. til 11 000 mk. samt husleiegodtgjørelse, en „Hülfsarbeiter“ har fra 5 100 mk. til 7 500 mk., en „Expedient“ fra 3 000 mk. til 6 000 mk. Ogsaa de to sidstnævnte funktionærer har desuden husleiegodtgjørelse. Lønningerne er saaledes betydelig større end hos os.

De tyske konsulater staar altsaa ikke under de enkelte staters regering, men skal de i henhold til konsulatloven af 1867 § 3 (jfr. konsulatinstruktionen § 3) i alle sager af særlig interesse for de enkelte stater eller nogle af disses undersaatter henvende sig direkte til vedkommende stats regering, som i slige sager kan indhente oplysninger hos konsulerne. Det er overladt en konsuls takt at afgjøre, hvorvidt en sag kan ansees for at være af almen interesse — meddelelser f. eks. om toldforhøielse, skibsafgifter m. v. —, hvilke bliver at indberette til rigskansleren, eller kun af særlig interesse for en enkelt stat og saaledes kun at indberette til dennes regering. Sager af speciel interesse for Preussen expederes dog i henhold til konsulatinstruktionen § 3 altid til udenrigsdepartementet og ikke til det preussiske ministerium. Visse sager, som har almen interesse, men som samtidig er af særlig betydning for en enkelt stat, indberettes samtidig til udenrigsdepartementet og til vedkommende stats regering. Selv med myndigheder inden de forskellige stater kan konsulerne korre-

spondere. Den preussiske justitsminister har i et cirkulære af 20de mai 1887 foreskrevet, hvorledes de preussiske embedsmænd skal forholde sig i sin korrespondance med konsulerne. Lignende cirkulærer er udgaaet fra de enkelte staters ministre.

Hvad de tyske konsulers forhold til det tyske diplomati angaar, saa bestemmer instruktionen § 3, at konsulerne skal indsende beretninger af almindelig interesse til udenrigsdepartementet gennem vedkommende tyske legation „unter fliegendem Siegel“. Endvidere maa en konsul henvende sig til vedkommende tyske gesandt, naar der lægges ham hindringer i veien i udførelsen af hans embedspligter fra vedkommende lands myndigheder. De tyske gesandter er forøvrigt ikke berettigede til at give konsulerne forskrifter til iagttagelse. Det tyske konsulatvæsen staar forsaavidt i et meget uafhængigt forhold til det tyske diplomati. Dette staar delvis i forbindelse med den omstændighed, at dengang det nordtyske forbund i aaret 1867 fik fælleskonsuler, fandtes ikke fælles gesandter, saa konsulatloven indeholdt ingen bestemmelser om de to etaters forhold til hinanden. At tyske konsuler ligesom de franske hyppig kaldes til at beklæde diplomatiske poster, har jo intet at gøre med de to etaters her nævnte forhold til hinanden.

Den tyske konsulatetat bestaar af generalkonsuler, konsuler, vicekonsuler og konsularagenter. De fleste selvstændige poster beklædes af konsuler. Generalkonsuler ansættes paa de vigtigste pladse, og vicekonsuler udnævnes paa de steder, hvor de tyske interesser er af mindre betydning. Generalkonsulerne staar i almindelighed i spidsen for et „etablissement consulaire“ — i spidsen for et lands samtlige tyske konsuler og vicekonsuler, med hvis embedsførsel de fører overopsyn. Den samme stilling indeholder paa mange steder en tysk konsul ligeoverfor vicekonsulerne. Generalkonsul er dog undertiden kun givet som titel for at sikre vedkommende den fornødne position ligeoverfor stedets myndigheder og ligeoverfor fremmede landes repræsentanter paa pladsen. Blandt vicekonsulerne maa man vel holde ud fra hinanden de foran omhandlede, som forestaar et vicekonsulat med selvstændig exequatur og de konsulat tjenestemænd, som er knyttede til et konsulat med titel af vicekonsul uden at have selvstændig exequatur. Konsularagenterne, der ifølge konsulatinstruktionen § 11 ansættes af vedkommende tyske konsuler med rigskanslerens samtykke paa pladse inden distriktet, er ikke selvstændige funktionærer for det tyske rige. De handler bestandig paa vedkommende konsuls ansvar og i henhold til dennes opdrag, der kan være givet for et enkelt tilfælde eller engang for alle. Ovennævnte § 11 angiver nærmere grænserne for deres kompetence. Som eksempel kan nævnes, at de aldrig kan udstede eller visere reisepas. De har ikke ret til at føre officielle emblemer som flag og vaaben, heller ikke til at benytte konsulatsegl.

Foruden de her nævnte funktionærer haves i den tyske konsulatetat følgende tjenestemænd, der er knyttede til konsulater eller generalkonsulater: vicekonsuler, attachéer, kanslere, dragomaner, sekretærer, kasserere, registratorer, hvilke samtlige er ansatte af rigskansleren og lønnet direkte af den tyske stat.

Vicekonsulerne, som er knyttede til konsulaterne uden at have erholdt selvstændig exequatur af vedkommende lands regering, er konsulens første medhjælp i hans udøvelse af konsulatforretningerne. De kan ikke fungere for

vedkommende konsuler uden rigskanslerens udtrykkelige samtykke. Vedkommende konsul er personlig ansvarlig for udførelsen af de sager, som han har overgivet vicekonsulen til behandling. Vicekonsulerne, der i almindelighed altid forfremmes til konsuler, vælges udelukkende blandt dem, der opfylder betingelserne for at kunne blive konsul. Disse betingelser skal senere behandles.

Dragomaner er knyttede som tolke til konsulaterne i lande, hvis sprog vedkommende konsul i almindelighed ikke er mægtig. Dragomanerne vælges enten blandt dragomaneleverne, som paa den tyske stats bekostning har faaet sin sproguddannelse i Konstantinopel, Kina eller Japan, eller de vælges af vedkommende konsul paa pladsen blandt yngre folk, som er mægtig landets sprog. Til dragomanelev tages gjerne fortrinsvis unge jurister, som har referendar-examen (den første juridiske examen i Tyskland) og desuden examen ved seminariet for orientalske sprog i Berlin. Dragomaneleverne maa staa i tjenesten i mindst 10 aar efter den erholdte uddannelse. Disse kan udnævnes til konsuler.

Kanslerne regnes som de første blandt de subalterne tjenestemænd og fører overopsynet med de løbende expeditioner.

Ifølge „Verzeichnis der kaiserlich deutschen Konsulate“ for februar 1901 findes der ikke mindre end 37 vicekonsuler (eller attachéer „mit dem Charakter als Vicekonsul“), 6 attachéer, 10 kanslere, 63 sekretærer, 2 kasserere og 2 registratorer samt endelig 20 dragomaner ansatte ved de forskjellige tyske konsulater. Ved generalkonsulaterne i Buenos Aires, St. Petersburg, Konstantinopel og New-York findes desuden en „Handelssachverständiger“. Desuden er to „landwirthschaftliche Sachverständige“ attacheret generalkonsulatet i St. Petersburg og en Regierungs-Baumeister som sagkyndig attacheret generalkonsulatet i Cairo. Ved generalkonsulatet i New-York fører en af funktionærerne titel af konsul.

Endelig findes der ved de forskjellige konsulater ansat en del employeer — „Bureaugehülfen, Hilfsdragomans, Kanzleibeamte, Amtsdienere, Kanzleiboten, Janitscharen und Kawassen“, de to sidstnævnte danner konsulens æresvagt i orienten — som ikke er opførte i forannævnte „Verzeichnis“, og som ansættes af vedkommende konsul, men til hvis ansættelse denne maa have faaet rigskanslerens bemyndigelse, da ogsaa disse tjenestemænd lønnes direkte af den tyske stat. De lønnes direkte, da de tyske konsuler ikke som vore er bevilgede en rund sum aarlig til bestridelse af kontorudgifter.

Den tyske konsulatetat har siden det tyske riges stiftelse havt en rask udvikling. Der var i aaret 1872 af consules missi (Berufskonsulen):

8 generalkonsuler
19 konsuler
3 vicekonsuler (indehavere af selvstændig post)

Tilsammen 30

I 1884: 12 generalkonsuler
41 konsuler
5 vicekonsuler

Tilsammen 58

I 1894: 18 generalkonsuler
 59 konsuler
 4 vicekonsuler

Tilsammen 81

I 1901: 30 generalkonsuler
 72 konsuler
 5 vicekonsuler

Tilsammen 107

Ifølge „Verzeichnis der kaiserlich deutschen Konsulate“ for aaret 1901 har Tyskland 602 ulønnede konsulat tjenestemænd (consules electi). Tilsammen tæller det tyske konsulatkorps saaledes 709 konsuler.

Lægger man til de lønnede konsulers antal 107 de ovenfor omhandlede lønnede funktionærer, der er knyttede til konsulaterne som vicekonsuler, kanslere, dragomaner og sekretærer i et antal af 148 vil man se, at den lønnede etat nu omfatter 255 personer mod 185 i 1894.

Foruden disse lønnede funktionærer, der er „etatsmæssig“ opførte (se „Etat für das Auswärtige Amt auf das Rechnungsjahr 1901“) udbetaler det tyske udenrigsdepartement ifølge budgettet for 1901 ikke mindre end mk. 640 000 til sekretærer, Hülfschreiber, Kanzleiboten m. v., der, som før sagt, lønnes direkte af den tyske stat, og som ansættes efter rigskanslerens bemyndigelse. Ved generalkonsulatet i Antwerpen findes saaledes foruden generalkonsulen en vicekonsul og en kansler, to Hülfschreiber, der hver har 3 000 mk., en Hülfschreiber med 1 150 mk. og endelig en Amtsdienest med 1 200 mk.

For 10 aar siden eller i regnskabsaaret 1891—92 var lønningerne for de fast ansatte (etatsmæssig opførte) konsulat tjenestemænd: konsuler, kanslere, sekretærer og tolke mk. 2 383 250
 og for det underordnede personale ” 500 000

Tilsammen mk. 2 883 250

I udenrigsbudgettet er for aaret 1901 lønningerne for de førstnævnte tjenestemænd opført med mk. 3 000 000
 og for det underordnede personale ” 640 000
 til de nyoprettede sagkyndige handelsattachéer er opført ” 150 000

Tilsammen mk. 3 790 100

Siden aaret 1894 er oprettet 12 generalkonsulater i Buenos Aires, Valparaiso, Athen, St. Petersburg, Stockholm, Kristiania, Kjøbenhavn, Bogotà, Bangkok, Tanger, Teheran og Zürich. Deraf var de 7 første tidligere konsulater, de 5 sidste er nyoprettede.

Følgende 20 konsulater er oprettede siden aaret 1894:

I Brasilien: Bahia, Curitiba, Desterro og Sao Paulo. I Central-

Amerika: Managua. I de Forenede Stater: Philadelphia. I Kina: Swatow, Tchifu. I Haiti: Port au Prince. I Japan: Hiogo-Osaka, Tamsui-Twatutia. I de sydafrikanske republikker: Johannesburg. I Marokko: Casablanca. I Tyrkiet: Rutschuk. I Rusland: Riga, Rostoff. I Østerrige-Ungarn: Fiume, Lemburg, Prag. I Sverige: Malmø.

Af ovennævnte 20 konsulater er 16 nyoprettede. Fire: Fiume, Rutschuk, Swatow og Tschifu var tidligere vicekonsulater.

Følgende 5 vicekonsulater er nyoprettede siden aaret 1894:

Brüssel, Buscha (Persien), Lorenzo Marques, Jaffa og Varma.

Nogle af de her som nyoprettede angivne konsulater er foreløbig „kommissarisch verwaltet“ og saaledes ikke endelig opførte paa budgettet, hvilket rimeligvis vil ske i kommende aar. Dette er f. eks. tilfældet med konsulaterne i Malmö og Brüssel.

Tyskland har nu sine fastlønnede konsulater fordelt paa følgende maade:

I Brasilien findes 6: Bahia, Curitiba, Desterro, Porto Allegro, Rio de Janeiro og Sao Paulo.

I Kina 8: Shanghai, Hankau, Amoy, Canton, Swatou, Tientsin, Tschifu og i Hongkong (britisk besiddelse).

I Japan 4: Jokohama, Hiogo-Osaka, Nagasaki og Tamsui-Twatutia samt et i Saul (Korea).

I det sydlige Afrika 5: Kapstaden, Prætoria, Johannesburg, Lorenzo Marques og San Paulo de Loanda.

Endvidere 11 i det tyrkiske rige udenfor Europa, 6 i de Forenede Stater og 24 spredt over jorden i andre udeneuropæiske stater — i Australien, Indien, Persien, i de sydamerikanske republikker, Nord-Afrika, Cuba og Haiti. alt har Tyskland 65 consules missi udenfor Europa.

I Europa har det derimod kun 42, hvoraf: 10 i Rusland, 5 i Østerrige-Ungarn, 4 i Frankrige, 3 i Italien og Rumænien, 2 i Spanien, Belgien, Holland, Schweiz, Sverige og det europæiske Tyrki, kun 1 i Storbritannien og Irland (London) og ligeledes 1 i Grækenland, Serbien, Danmark og Norge.

I Portugal har Tyskland ingen lønnet konsul.

Af Tysklands 107 lønnede konsuler er altsaa 65 ansatte udenfor og 42 i Europa. Af vore 24 lønnede selvstændige konsulater er 19 i Europa og kun 5 udenfor, nemlig: Shanghai, Cobe, Rio de Janeiro, Washington og New-York. Tyskland har med andre ord $\frac{3}{5}$ af sine lønnede konsulater udenfor Europa, medens vi dersteds kun har $\frac{1}{5}$ af vore. Som et karakteristisk eksempel kan nævnes, at medens vi har ikke mindre end 5 lønnede konsulater i Storbritannien, har Tyskland kun et (London), og medens Tyskland i det sydlige Afrika har 5 lønnede konsuler, har vi ingen.

Af Tysklands 42 lønnede konsuler i Europa falder, som foran nævnt, ikke

mindre end 10 paa Rusland, hvor vi har 3 (Riga, Archangel og Helsingfors).

Siden begyndelsen af aaret 1895 har Tyskland oprettet 26 nye konsulater, hvoraf 20 udenfor og 6 i Europa.

Til sammenligning kan ogsaa tjene, at af Belgiens 36 fastlønnede konsulater findes 27 eller $\frac{3}{4}$ udenfor Europa. Siden aaret 1894 har Belgien oprettet 8 nye konsulater, samtlige udenfor Europa. Af Portugals 20 lønnede konsuler findes 10 i Europa og 10 udenfor. Det er mig meddelt af en portugisisk konsul, at der er vedtaget en lov i Portugal, i henhold til hvilken samtlige fastlønnede konsulater i Europa ved indtrædende ledighed skal nedlægges med undtagelse af konsulaterne i Hamburg og Liverpool. Meningen var da at henlægge konsulaterne udenfor Europa, eftersom de i Europa indtages. Holland har 21 consules missi, hvoraf 5 i Europa: Antwerpen, Hamburg, Athen, London og Konstantinopel og 16 udenfor: I Asien: Peking, Shanghai, Hongkong, Penang, Calcutta, Singapore, Kobe, Djeddah, Smyrna. I Afrika: Kapstaden, Prætoria, Cairo. I Amerika: Buenos Aires, Rio de Janeiro og Caracas. I Australien: Melbourne.

Hos os har der forlængst (se konsulatkomiteens indstilling af 1891 s. 49) været foreslaet oprettet lønnede konsulater i det britiske Nordamerika, Vestindien, Kapstaden, Australien, britisk Ostindien og La Platastaterne. Vor skibsfart venter imidlertid endnu paa den støtte, som en sterk konsulatrepræsentation paa oversøiske steder vil kunne yde den. Om man kunde gjøre regning paa paalidelige og hurtige meddelelser af de omstændigheder, der influerer paa skibsfarten paa de fjerne farvande, kunde sikkerlig meget vindes for vort land.

Ligesaa planlagt som Tyskland har gaaet frem ved oprettelsen af lønnede konsulater verden over, ligesaa fast er det system, der har været fulgt ved vedkommende konsulators indre organisation — i ordningen af konsulatfunktionærernes ansættelse og befordring i etaten. Vicekonsulerne og attachéerne, som alle — hvad vi senere skal se — først ansættes ved konsulaterne efter at have tjenstgjort i det tyske udenrigsdepartement — i almindelighed i 2 aar, er „udsøgt mandskab“ og faar ved regelmæssige og hyppige forflyttelser fra et konsulat til et andet en ganske udmerket uddannelse. Disse, ligesom dragomanerne, kanslerne og sekretærerne, er „Reichsbeamte“. Kanslerne og sekretærerne behøver dog ikke at have nogen højere uddannelse. Disse findes ved alle betydelige tyske konsulater og danner en stok af underordnede tjenestemænd, der i høj grad bidrager til stabilitet og fasthed i de enkelte konsulators funktioner. I almindelighed sendes ogsaa disse funktionærer fra udenrigsdepartementet i Berlin til vedkommende konsulat.

De tyske kanslere og sekretærer er for den tyske konsulatetat, hvad les chanceliers er for den franske. Chanceliererne er ogsaa „officiers publics“, ansatte af den franske regering. De inddeles i 2 klasser, hvoraf den første udnævnes af præsidenten, den anden udnævnes af udenrigsministeren, — ofte ansættes disse af vedkommende konsul med udenrigsministerens samtykke. Chanceliererne af 2den klasse rykker regelmæssig op i 1ste efter en vis tjenestetid.

Af chanceliererne findes inden den franske konsulatetat 30 af 1ste klasse og 45 af 2den (se Guide pratique des Consulats par M. M. Alex. de Clercq et

C. de Vallot p. 72, 5te udgave, Paris 1898). Chanceliers af 1ste klasse har titel af vicekonsul og kan ogsaa opnaa titel af konsul, men er denne titel „purement honorifique“. Den franske konsulatetat tæller desuden ca. 50 dragomaner og tolke. Ved de franske konsulater er forøvrigt ansat en mængde andre employeer — dragomanelever, afskrivere og betjente. Ogsaa i den østerrigsk-ungarske konsulatetat er ansat et betydeligt antal kanslere og sekretærer. Disse ansættes af udenrigsministeren efter forslag af vedkommende konsul (se Handbuch des österreichisch-ungarischen Consularwesens von J. R. von Malfatti p. 42, Wien 1879).

En stab af underordnede tjenestemænd savner vi fuldstændig i vor konsulatetat. Paa vore konsulater sidder hist og her en leilighedsvis antagen ganske privat engageret kontorist, som i almindelighed gaar lige pludselig, som han er kommet. I London, hvor der ved vort generalkonsulat er opført løn til en kansellist og to kontorister, indehaves altid saavel disse som ekstra-kontoristposterne af unge mænd, der har betingelserne for at kunne blive udnævnt til konsuler.

Om man besatte de tre laveste poster i London med folk uden høiere uddannelse og samtidig oprettede ved de andre større konsulater og general-konsulater sekretærposter lønnet direkte af staten, vilde denne ordning utvivlsomt være til stort gavn for etaten. Paa denne maade fik man brugelige folk, der kunde blive i aarrækker paa samme sted og opnaa den routine, som overalt er ønskelig, og erholde et kjendskab til folk og forholde paa pladsen, som vilde være overordentlig tjenlig for alle parter.

At lade unge mænd, der med sin høiere uddannelse har betingelserne for at blive forfremmet til konsuler, i aarrækker finde sin hovedbeskæftigelse ved den mekaniske paa- og afmønstring af sjøfolk, ved skrivning af skibslister, ved at føre portoregnskabet eller kopiere breve, er ikke alene tidsspildende, men endogsaa ligefrem skadeligt, da interessen for de konsulære gjøremaal, som burde være de væsentlige, svækkes. En slig „skole“ kan næppe ansees for heldig for vore konsuler.

Det tyske generalkonsulat i New York er f. ex. sammensat som følger: generalkonsulen, konsul, 2 vicekonsuler, 1 kasserer, 1 registrator og 3 sekretærer (de sidste 5 funktionærer er uden høiere uddannelse); det tyske generalkonsulat i London bestaar af: generalkonsulen, fire vicekonsuler eller attachéer, kansler og fem sekretærer, 6 Hülfschreiber og en Amtsdienner; i Antwerpen — som før nævnt — af generalkonsulen, vicekonsulen, kansleren og 3 Hülfschreiber samt en Amtsdienner. En saadan sammensætning af et konsulats personale forekommer mig at være den naturlige. Her faar enhver den beskæftigelse, der passer for ham.

Ved alle vore store konsulater — hvad enten disse er fastlønnede eller ikke — burde findes lønnede vicekonsuler, i London burde maaske to føre denne titel. Disse poster burde besættes med forholdsvis unge mænd, der burde forflyttes efter et par aars forløb. De burde alle have gjort nogen tid tjeneste i den hjemlige administration, før de udsendtes — hvad vi senere skal se er tilfældet i de fleste andre lande. Paa denne maade slap ingen tilfældig ind i tjenesten — man kunde sikre sig folk, der saavel fra et moralsk som socialt synspunkt bød de fornødne garantier. For mindre nationer, hvor saameget afhænger af vedkommende konsuls personlighed, er det af største

betydning kun at udsende unge mænd skikkede for karrieren. Jeg vil senere komme tilbage til dette punkt.

De tyske konsulators indre administration gjælder for at være mønsterværdig. Vistnok er der sørget godt for, at konsulerne har den fornødne medhjælp, men stiller paa den anden side det tyske udenrigsdepartement store fordringer til det af konsulerne ydede arbejde.

Alle udgifter vedkommende de lønnede konsulers kontorer betales direkte efter bemyndigelse af udenrigsdepartementet. Vort system, hvorefter kontorholdet er bevilget med en rund sum mod regnskabsaflæggelse, kjendes ikke i Tyskland. Der vaages strengt over, at konsulerne er bekvemt beliggende og i det hele ved sin indredning præsenterer sig paa en værdig maade. Jeg har hørt fra tysk side, at udenrigsdepartementet i Berlin er meget liberalt i sin bevilgning til kontorlokale. Paa grund af den stabilitet, der hersker inden de subalterne funktionærers tjeneste ved de tyske konsulater, kan arbeidets fordeling gennemføres paa en udmerket maade, og sagernes behandling foregaa hurtig og sikkert. De offentlige protokoller, som jeg har haft anledning til at se paa de tyske konsulater, var gjennem en række af aar ført paa en ligefrem beundringsværdig maade.

Ved en række cirkulærer og forskrifter fra udenrigsdepartementet er der sørget for, at de tyske konsuler i sine funktioner handler uniformt og sikkert.

III.

Betingelserne for at kunne blive konsul.

Ifølge den tyske rigslov angaaende konsulatvæsenet af 8de november 1867 § 7 kan tyske borgere udnævnes til consules missi:

- I. Naar de har bestaaet den i de forskjellige forbundsstater lovbestemte første examen for den juridiske løbebane og desuden i mindst tre aar har tjenstgjort i den indre tjeneste eller hos en advokat og endelig i to aar i konsulat tjenesten eller
- II. har bestaaet den særegne examen, som bestemmes for at kunne blive udnævnt til consul missus.

I henhold til denne sidste bestemmelse (II) udfærdigede rigskansleren under 28de februar 1873 et reglement for den examen, der bliver at aflægge af vedkommende ansøger, som skal vedlægge sit andragende et „curriculum vitæ“ skrevet paa tysk og fransk eller engelsk. Hvis ansøgningen tages tilfølge, saa aflægges examen for en kommission, som opnævnes af rigskansleren.

Examen er saavel skriftlig som mundtlig. Den skriftlige del gaar foran den mundtlige og omfatter ifølge reglementets § 3:

1. En stil i fransk, engelsk, spansk eller italiensk;
2. En afhandling over konsulatvæsenet (dette udvikling eller konsulinstruktionen, en konsuls rettigheder og pligter);
3. Historie (særlig Tysklands).

4. Geografi og statistik (landes befolkning, handel, industri m. v.);
5. Retsvidenskab;
6. Statsret og folkeret;
7. Statsøkonomi;
8. Handelsvidenskab.

I henhold til reglementets § 4 skal der være 2 skriftlige afhandlinger; den ene skal behandle den praktiske konsulære tjeneste, den anden skal være af videnskabelig natur; den første skal være affattet paa fransk eller engelsk.

Begge afhandlinger skal gjøres færdige i løbet af 6 uger under edelig forsikring om, at de er udarbejdede uden fremmed hjælp. Ifølge § 6 underkastes de skriftlige arbejder kommissionens bedømmelse. Denne afgjør, hvorvidt kandidaten skal tillades at underkaste sig den mundtlige prøve. En kandidat kan, naar hans skriftlige arbejder ikke findes tilfredsstillende, kun én gang tilstedes adgang til fornyet skriftlig prøve. Ifølge reglementets § 7 foregaar den mundtlige del af eksamen dels i det tyske sprog, dels — efter kandidatens valg — i fransk, engelsk, spansk eller italiensk. Den, som to gange er bleven refuseret ved den mundtlige prøve, kan ikke oftere tilstedes adgang til at aflægge examen.

Som eksempel paa de opgaver, der er givet til denne examen, kan nævnes: Suezkanalens betydning for den tyske handel; Kinas traktater med fremmede magter; den tyske indvandring til de Forenede Stater; udvikling af Tysklands handel i Østasien i de sidste 10 aar.

Ifølge reglementets § 8 kan den mundtlige prøve falde bort, hvis kandidaten ved den skriftlige del af examen har godtgjort, at hans skikkethed for karrieren er hævet over enhver tvivl.

Den tyske konsulatlov aabner saaledes to veie til den konsulære løbebane. Den første — den juridiske — kræver, at vedkommende har taget „die erste Prüfung“, det vil sige referendarexamen, som tages i Tyskland for en kommission, opnævnt af regjeringen, efter ca. 3 aars studietid ved et universitet. Kommissionen bestaar af 3 „Gerichtsräthe“ og 2 universitetsprofessorer. Formanden vælges altid blandt de 3 „Gerichtsräthe“. Derefter følger en tjenestetid paa 3—4 aar ved de forskjellige administrative myndigheder eller ved retterne. Derefter aflægges assessorexamen, som nu i praxis altid forlanges af dem, der ønsker at indtræde i den konsulære karriere, der altid begynder med tjenstgjøren i udenrigsdepartementet.

For at kunne optages i udenrigsdepartementet maa man ogsaa kunne legitimere et vist kjendskab til engelsk og fransk. Man vedlægger sin ansøgning et curriculum vitæ paa disse sprog.

Assessorexamen er enten Gerichtsassessorexamen eller Regierungsassessorexamen — alt eftersom man har gjort tjeneste ved en ret eller ved administrationen. Assessorexamen aflægges ogsaa for en kommission, som i Preussen udnævnes henholdsvis af justitsministeren eller af ministeren for det indre.

De unge assessorer arbejder i udenrigsdepartementet i almindelighed i to aar. Efter det første aars forløb aflægges en examen i fransk og engelsk. Naar

de to aar er omme, sendes man først som attaché til de forskjellige konsulater efter rigskanslerens nærmere bestemmelse. Efter nogen tids tjeneste som attaché — i 1 à 2 aar — faar man titel og rang af vicekonsul og lønnes etatsmæssig som saadan. Man fortsætter da med engang i den ydre karriere, eller man indkaldes efter nogle aars forløb til tjeneste i udenrigsdepartementet i Berlin, hvor man gjerne bliver, indtil man udnævnes til „Vortragender Rath“. Fra denne stilling gaar man saa atter ud — om man saa ønsker — som generalkonsul eller konsul.

Den her behandlede løbebane — den juridiske — er den almindelige.

Af Tysklands 107 consules missi er nemlig mindst 95 jurister med den forannævnte uddannelse. Den ovennævnte konsulatexamen spiller saaledes i virkeligheden en meget liden rolle. Naar det desuden er en ikke-jurist, der udnævnes til lønnet konsul, saa har vedkommende gjerne allerede skrevet en eller anden afhandling over et i examensreglementet omhandlet emne, hvilken man da tager jevn god med en reglementær „Prüfung“.

Denne „Prüfung“ er nemlig vel at merke ikke nogen afsluttende examen efter en forangaaende studietid eller obligatorisk tjenestetid i karrieren.

Før jeg gaar over til at behandle nærmere de krav paa reformer i de ovenfor nævnte betingelser for at kunne blive tysk konsul, som igjennem en række af aar er kommet til orde i den tyske presse, i brochurer og ved fælles udtalelser af handelsforeninger m. v., skal jeg faa lov til at gjennemgaa de betingelser, som opstilles i Frankrige, Østerrige-Ungarn og Holland, forat man skal kunne udnævnes til fastlønnet konsul. Da dette emne turde kunne blive af megen interesse hos os, har jeg troet at burde underkaste det en nøiere behandling.

I Frankrige, hvor man har kjendt institutionen af élèves consuls og en slags konsulat-skole helt fra aaret 1776, maa man for at kunne træde ind i konsulatkarrieren i henhold til dekret af 20de november 1894 (jfr. dekret af 24de december 1896) underkaste sig en „concours d'admission“, hvortil man imidlertid først kan melde sig, efterat man har tjenstgjort (après un stage effectué) i udenrigsdepartementet eller ved franske legationer eller generalkonsulater. Denne stage, som varer fra 1 til 3 aar, falder i to perioder: stage préliminaire, som gjøres i udenrigsdepartementet og stage définitif, som gjøres enten sammesteds eller ved en fransk legation eller et generalkonsulat.

For endelig overhovedet at kunne melde sig hos udenrigsministeren til at gjøre stage préliminaire maa man:

1. være fransk borger;
2. være mindst 27 aar gammel;
3. have gjennemgaaet en høiere fransk undervisningsanstalt.

Den høiere uddannelse, som man maa være i besiddelse af, kan være særdeles forskjellig: man kan enten være licencie i jus, i videnskaber eller de skjønne kunster, have diplom fra den polytekniske høiskole, fra den høiere ingeniørskole, forstskole eller militærskole, eller endelig, hvis man kun er student, have officerspatent eller et diplom fra den politisk-videnskabelige skole eller fra en af statens høiere handelsskoler m. v.

Som man vil se, fører i Frankrige en mængde veie til konsulatkarrieren. Næsten enhver høiskolefordannelse tillader vedkommende at melde sig hos udenrigsministeren for at paabegynde stage préliminaire. Denne stage, til hvilken man melder sig før 1ste decembris hvert aar, gjøres under ledelse af en permanent kommission, bestaaende af 5 funktionærer i udenrigsdepartementet, og er formanden for kommissionen le chef de la division des archives. Kandidaternes arbejde bestaar under denne stage i at studere originaldokumenter fra forskellige epoker af Frankriges moderne historie, endvidere i at faa kjendskab til og kunne gjøre brug af de principale diplomatiske „recueils“ fra den nyere tid.

For at kunne paabegynde stage définitif maa man først underkaste sig en examen, der holdes i marts maaned hvert aar. Denne bestaar i:

1. en skriftlig opgave i international ret;
2. en udredning af en sag, hvis samtlige dokumenter overgives kandidaten til behandling;
3. en engelsk eller tysk stil, der skrives uden lexikon eller grammatik.

Naar man har bestaaet denne examen og saaledes erholdt tilladelse til at paabegynde „stage définitif“, kan man efter andragende faa tjenstgjøre ved en ambassade, en legation eller et generalkonsulat. De, som fortsætter sin stage i udenrigsdepartementet, fordeles i dettes forskellige kontorer.

Under den tid, kandidaterne gjør stage définitif, maa de hver tredje maaned udfærdige et arbejde, som indsendes til bedømmelse af „commission permanente du stage“ (se dekret af 20de november 1894, art. 15).

Udenrigsministeren har ret til ved simpel beslutning at udelukke de kandidater fra tjenesten, som af en eller anden grund ikke viser sig passende for karrieren.

De kandidater, som er blevet tilladt at gjøre stage définitif, maa melde sig til den før nævnte „concours d'admission“ samme aar. Denne concours afholdes hvert aar i december maaned. Efter udenrigsministerens nærmere bestemmelse kan enkelte kandidater paalægges at fortsætte sin stage indtil 3 aar. Kandidaten kan forøvrigt aldrig melde sig til concours d'admission, hvis han er over 30 aar gammel.

Examen (concours d'admission), der aflægges for en kommission, bestaaende af en ministre plénipotentiaire som præsident og fire andre medlemmer, hvoraf to vælges udenfor den diplomatiske eller konsulære karriere, er skriftlig og mundtlig.

Den skriftlige del bestaar i en opgave i diplomatiets historie i tiden fra Utrechtertraktaten til Berlinertraktaten, endvidere i en engelsk og tysk oversættelse uden lexikon eller grammatik. Den mundtlige del bestaar i:

1. en udredning over et sujet taget fra den nyere historie eller fra den internationale ret;
2. en examination i et sujet i den af de to nævnte discipliner, som ikke er bleven behandlet i kandidatens udredning;

3. en examination i „géographie économique“, i statsøkonomi og over de europæiske landes kolonier ;
4. en mundtlig analyse paa et fremmed sprog af et dokument, skrevet paa vedkommende sprog.

Det tæller med, om kandidaterne ved concours d'admission kan opgive flere sprog end de obligatoriske, hvori de ønsker at underkaste sig prøve.

De kandidater, som har bestaaet concours d'admission, fordeles af udenrigsministeren mellem den indre tjeneste og det diplomatiske og det konsulære korps. De, som udsendes til konsulaterne, kaldes consuls suppléants. Disse fortsætter ude med at studere vedkommende landes kommercielle institutioner, love og administrative reglementer, som vedgaar handelen, endvidere deres traktater med Frankrige og andre lande. Over de her nævnte emner indsender de rapporter til udenrigsministeren (se dekret af 12te november 1891 § 4).

Efter 3 aars tjeneste som consuls suppléants forfremmes disse til vicekonsuler eller til konsuler af 2den klasse og stiger saa videre i graderne. Ogsaa consuls suppléants kan afskediges ved simpel beslutning af udenrigsministeren, om det viser sig, at de ikke besidder de fornødne „qualités morales“ (se ordonnance 20de april 1833, art. 15).

For at kunne træde ind i den østerrigsk-ungarske konsulatkarriere maa man aflægge en konsulatexamen (se Handbuch von Malfatti p. 11 ff.). Efterat denne examen er taget, ansættes man ved de forskellige konsulater som konsulatelever. For at kunne melde sig til konsulatexamen maa man opfylde følgende betingelser :

- a. man maa være under 30 aar gammel ;
- b. paa tilfredsstillende maade have afsluttet sine juridisk-politiske studier ;
- c. have et fuldstændigt kjendskab til det tyske, italienske og franske sprog ;
- d. have gjort et aar „conceptpraxis“ ved en indenlandsk myndighed ;
- e. have en pletfriandel.

Examen er skriftlig og bestaar i at udfærdige tre opgaver i de tre foran nævnte sprog (tysk, fransk og italiensk). Emnet for opgaverne er meget forskjelligt : folkeret, handelstraktater mellem Østerrige-Ungarn og fremmede lande, love og forordninger vedkommende konsulatvæsenet og skibsfarten, statsøkonomi, det østerrigsk-ungarske told- og handelssystem, handels- og industri-statistik. Kjendskab til andre sprog end de obligatoriske — ogsaa orientalske — giver vedkommende kandidat et præ under forøvrigt lige kvalifikationer. Naar examen er bestaaet, udnævnes i almindelighed de kandidater, som har bedste karakter, straks til konsulatelever og attaches et konsulat. Konsulateleverne gjør i almindelighed ingen tjeneste i udenrigsdepartementet, før de sendes ud. Derimod forekommer det hyppig, at konsulatelever, som ikke straks kan faa ansættelse ved et konsulat, ofte i flere maanedes og op til et aar gjør tjeneste ved en civil eller strafferetslig domstol.

I Wien findes „die Orientalische Akademie“, hvis elever benyttes til at gjøre tjeneste som tolke ved konsulaterne i Levanten, ved legationerne i Konstantinopel og Teheran.

Eleverne af „Orientalische Akademie“ udnævnes ogsaa til konsulatelever, naar de paa tilfredsstillende maade har bestaaet konsulatexamen. Disse behøver dog ikke for at kunne aflægge konsulatexamen at have et aars conceptpraxis ved en indenlandsk myndighed. Unge mænd, der har gennemgaaet det orientalske akademi og aflagt konsulatexamen paa en særdeles tilfredsstillende maade, udnævnes gjerne meget snart til dragomaner. Den diplomatiske og konsulære løbebane er i Østerrige-Ungarn fuldstændig adskilt, og betingelserne for at træde ind er ogsaa ganske forskellige.

I Holland er betingelserne for at kunne blive konsul følgende: I henhold til kongelig resolution af 23de januar 1884 (betreffende de instelling van leerling-consuls) maa man først aflægge en examen for at kunne blive optaget som konsulatelev (leerling-consul). Desuden maa man være af hollandsk nationalitet og mindst 18 aar gammel. Examen aflægges for en kommission, der udnævnes af udenrigsministeren. Kommissionen bestaar af en formand og fire medlemmer. I kommissionen skal altid en repræsentant for handelsstanden og en konsul have sæde. Som sekretær fungerer en af udenrigsdepartementets funktionærer. Kommissionen sammentræder hver gang, der er behov for konsulatelever efter udenrigsministerens nærmere bestemmelse.

Efter at have bestaaet examen, hvortil i almindelighed melder sig unge mænd, der har gennemgaaet det bekjendte handelsakademi i Amsterdam, udnævnes i almindelighed 3 à 4 til leerling-consuls og paabegynder tjenesten i udenrigsdepartementet eller ved et større konsulat. Til examen melder sig hyppig ogsaa juridiske kandidater. En leerling-consul erholder 1 200 gylden i løn. Efter at have tjenstgjort som leerling-consul i mindst 2 aar, og hvis man har fyldt 21 aar, kan man melde sig til vicekonsulsexamen. Denne aflægges for samme kommission, som foran omhandlet. Efter bestaaet examen udnævnes man til vicekonsul og erholder 2 400 gylden i løn.

Leerling-consulsexamen omfatter følgende fag:

- I. Hollandsk, fransk, engelsk og tysk — hvori kandidaterne skal kunne udtrykke sig saavel skriftlig som mundtlig med nogenlunde færdighed.
- II.
 - a. Statsøkonomi;
 - b. Handelsgeografi;
 - c. Handelsvidenskab;
 - d. Handelsregning;
 - e. Bogholderi;
- III.
 - a. Grundprinciperne i den hollandske civil- og handelsret;
 - b. Den hollandske administration.

Examen er skriftlig og mundtlig.

Vicekonsulsexamen omfatter følgende fag:

- I.
 - a. Den nyere tids handelshistorie;
 - b. Handels- og skibsfartsstatistik;
 - c. Oversigt over verdenshandelen og industrien, særlig forsaavidt som det har interesse for Holland;
 - d. Handelens gang, de store kommunikationsveie;
 - e. Varekundskab.

- II. a. Sjøret;
- b. Handelsret, civilret, forsaavidt som denne staar i forbindelse med konsulatvæsenet;
- c. Almindeligt kjendskab til strafferet;
- d. Folkeret og de væsentlige hollandske traktater, især handels-traktater;
- e. Kjendskab til konsulatlove og konsulatinstruktionen.

Ogsaa denne examen er baade skriftlig og mundtlig.

Som eksempel paa opgaver givne til vicekonsulsexamen kan anføres:

Forskjellen mellem de diplomatiske og de konsulære udsendinger.

De hollandske konsulers jurisdiktionsmyndighed.

Betydningen af Pacifikbanen i Nordamerika.

De atlantiske telegrafkabler.

Telegrafforbindelsen mellem Europa og Afrika.

Kaffehandelen og de forskjellige sorter kaffe.

De forskjellige drogerier.

Fabrikation af indigo.

Den hollandske handels- og skibsfartsstatistik.

Hovedartiklerne for den nederlandske handel.

Hvilke pligter paahviler der en hollandsk konsul ligeoverfor et hollandsk fartøj, der har søgt havn efter lidt havari?

Hvilke pligter paahviler der en neutral stat ligeoverfor de krigsførende magter?

Hovedtrækkene af det hollandske bankvæsens historie.

De to sidste opgaver, der blev givne for nogle aar tilbage, maatte skrives paa henholdsvis fransk og tysk.

Man vil af ovenstaaende forstaa, at ingen slipper tilfældigt ind i de her omhandlede landes konsulatkarriere — at man har garanti for vedkommendes dygtighed og kundskaber ved de særegne examener og den tjenestetid, som forlanges, før kandidaterne kommer ind i karrieren, og hvad der ikke spiller en mindre rolle, man udsender kun folk, som har de personlige egenskaber, der maa til, for at man kan ansees skikket for at indehave en konsuls stilling. Centralmyndigheden kjender de folk, som udsendes, og de, som udsendes, har faaet kjendskab til den hjemlige administration og sidder inde med de fornødne kundskaber til en fortsat uddannelse. Ved sin fordannelse har de interessen vakt for de manglehaande hverv, der paahviler en konsuls stilling. De har ved sit arbejde i centraladministrationen faaet overblik over hjemlandets forholde og forstaaelsen af, hvad deres opgave som konsul gjælder. Ikke mindst vigtig er den rapport, der herved fremkaldes i samarbeidet mellem konsulerne og centralstyrelsen.

Tiltrods for de garantier, som en tysk konsuls uddannelse giver for, at han paa tilfredsstillende maade skal kunne varetage i udlandet hjemlandets interesser, har der fra tid til anden hævet sig sterke røster for reform paa dette omraade. De, som vil reform, synes dog at være saagodtsom uden undtagelse enige om at anerkjende størsteparten af de nuværende lønnede tyske konsulers dygtighed og ihærdighed i deres bestræbelser for at hjælpe og fremme Tysklands handelsinteresser i udlandet.

Idet man saaledes fuldt ud anerkjender de tjenester, som de tyske konsuler har ydet sit hjemland, mener man dog, at disse kunde blive endnu større, om konsulernes uddannelse blev mere praktisk og mindre bureaukratisk. Deres fordømmelse, synes man, er for meget juridisk og deres kundskaber i statsøkonomi og handelspolitiske spørgsmaal altfor theoretisk. I en bemærkningsværdig artikel i „Kölnische Zeitung“ (optaget i „Börsenhalle“ i Hamburg for 2den mai 1899 no. 204) angriber man det nu herskende system for konsulernes uddannelse og da især det i praksis gjældende krav paa assessorexamen, for at man kan paabegynde tjenesten i udenrigsdepartementets handelsafdeling. Man bør, mener man, nøie sig med referendareksamen — „die erste Prüfung“ — og lade de unge kandidater derefter straks komme ud for at kunne forberede sig i praxis under et 3-aarigt ophold ude til den konsulære løbebane.

Disse „konsulatelever“ skulde knyttes til forskellige konsulater, og overalt, hvor leilighed bødtes, skulde de paa vedkommende plads i nogen tid arbeide i en større forretning. Om dette imidlertid ikke lod sig gjøre, formener man dog, at disse unge konsulatelever, der vilde være ca. 22—23 aar gamle, ved hyppigt samkvem med yngre forretningsfolk paa tilfredsstillende maade vilde kunne blive indviet i forretningslivets praxis. En slig omgang vilde for disse unge mænd falde naturlig, medens man nærer frygt for, at de nu udsendte attachéer med assessorexamen i almindelighed finder samme „under sin værdighed“. Forøvrigt skulde konsulateleverne i de tre aar studere de almindelige konsulære gjøremaal, vedkommende lands sprog, statsøkonomi og handelsvidenskab. Efter de 3 aars slutning skulde man aflægge den egentlige konsulatexamen, hvis fag skulde omfatte sprog, konsulatret, sjøret og handelsret. Examen skulde være anlagt paa en praktisk basis. Kandidaten skulde ogsaa kunne gjøre rede for administrationen, handelen og industrien i det land eller de lande, hvori han havde opholdt sig i løbet af de 3 aar. Efter bestaaet examen skulde man gjøre tjeneste i udenrigsdepartementet et halvt aar for at blive fortrolig med den der herskende arbejdsmethode. Saaledes mener man, at vedkommende konsulatelev vilde staa færdig til at overtage et konsulat — med en hensigtsvarende uddannelse bag sig — paa et tidspunkt, hvor han under det nuværende system netop har rukket at tage assessorexamen. Desuden vilde vedkommende være mere habil for konsulatkarrieren end de nuværende attachéer med assessorexamen og sin tjenestetid i udenrigsdepartementet.

Fra andet hold er fremhævet, at det vilde være til ringe eller ingen nytte for konsulateleverne at gjøre tjeneste i nogen tid ved et større handelshus. (Se die Reform des deutschen Konsulatwesens von Dr. jur. Vosberg. Berlin 1897, p. 68 — Rekow og „Kölnische Volks-Zeitung“ for 17de marts 1901, no. 260, samt Steinmann-Bücher: Die Reform des Konsulatwesens pag. 133—134).

En konsulatelev vilde som volontør saagodtsom intet se af den virkelige forretningsførsel. Han vilde som enhver anden fremmed ikke blive indviet i forretningens intimere forhold. Konsulateleven vilde kun faa se forretningens rent ydre gang, og vilde den anvendte tid ikke staa i forhold til udbyttet. Den forretningsmæssige erfaring, som for en konsul til alle tider vil være af overordentlig stor nytte, vil ikke kunne erhverves ved at gaa som volontør i et par aar i et stort handelshus. For en konsul gjælder det ikke at være inde i en forretnings bogholderi eller kjende formerne for veksel- og pengeomsætning, for spedition m. v. Det gjælder meget mere for en konsul at

kunne bedømme de merkantile kombinationer og derpaa bygge sine iagttagelser. Først naar man kunde fungere som disponent eller som bestyrer af en afdeling i en forretning, vilde man kunne faa den rent merkantile erfaring, som vilde komme konsulttjenesten tilgode. Men selv i dette tilfælde vilde man kun faa se en enkelt branche og ikke erholde det nødvendige overblik over handelen i sin almindelighed. Dette overblik har mange ment, at konsulateleverne kunde faa ved at ansættes nogen tid i toldvæsenet. Denne tjenstgjøren er imidlertid fra forskellige hold bleven ivrig bekjæmpet, idet man har fremholdt, at vedkommende kun vil komme i en meget ydre og ensidig berørelse med de forskellige varer og kun vil have anledning til at se sit hjemlands import, medens den for ham langt vigtigere export vil blive ham fuldstændig fremmed.

De fleste har sluttet sig til den af „die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin“ udtalte opfatning, at en konsulaspirants forretningsmæssige uddannelse bedst vilde kunne foregaa ved at gjøre tjeneste i et af Tysklands handelskamre eller i en mere privatøkonomisk forenings sekretariat (se Correspondenz der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin. Jahrgang 1899 no. 10, side 236. Artikelens væsentligste indhold er optaget i „Verdens Gang“ for 13de december 1899).

Det er ingenlunde første gang, at denne tanke er oppe. Det har ved flere leiligheder været fremholdt, at den intime samvirken, som finder sted mellem handelskamrene og handelsstanden i sin almindelighed i særlig grad vil være af betydning for en konsulatelev at studere. I handelskamrene er stadig praktiske spørgsmaal til behandling vedkommende handel og industri. Handelskamrene udøver saaledes i hjemlandet omtrent den samme funktion som konsulerne i udlandet for den hjemlige handel og industri. Ogsaa de tyske handelskamre har sluttet sig til den tanke at lade konsulatelever arbejde nogen tid som sekretærer i deres bureauer.

I sin forannævnte artikel, stilet til den tyske handelsminister, foreslaar „die Aeltesten“ forøvrigt, at man maa sørge for, at konsulateleverne faar en mere praktisk og mindre juridisk uddannelse end hidindtil skeet. Som de fleste reformforslag i den her omhandlede retning gaar ogsaa „die Aeltestens“ ud paa, at assessorexamen bør sløifes: Det er ved praxis, at denne har indseet sig som fuldstændig obligatorisk for dem, som ad den juridiske vei vil blive konsuler — hvilken vei, som før nævnt, følges af omtrent alle.

„Die Aeltesten“ fremholder, at der bør være en norm for uddannelsen af lønnede konsuler. Vedkommende konsulatasplicant bør saaledes gennem studier ved universitetet skaffe sig et overblik over rets- og statsvidenskab, særlig statsøkonomi. Endvidere fremhæves kjendskab til sprog som værende af største betydning. Efter endte universitetsstudier skulde man gjøre tjeneste ved et handelskammer, og som afslutning paa uddannelsen vilde falde tjenesten i underordnet stilling ved et konsulat eller i udenrigsdepartementets handelsafdeling. Hvorvidt der bør stilles krav til en konsulatexamen, og hvilke fag denne forøvrigt burde omfatte, gaaes ikke nærmere ind paa; dog fremholdes, at kapaciteter burde kunne udnævnes som lønnet konsul ogsaa uden at have den forannævnte uddannelse.

Atter et reformforslag, som synes at have vundet megen tilslutning, er

fremkommet i de seneste tider og gaar ud paa, at man skal fastholde kravet til referendarexamen som et passende juridisk grundlag for de lønnede konsuler, men opgive den 3-aarige tjeneste ved den indre administration eller ved en domstol og den derpaa følgende assessorexamen. Det juridiske studium mener man især i særlig grad er egnet til ikke blot at give grundlaget for den færdighed, som er nødvendig for enhver konsuli behandlingen af offentlige sager, men ogsaa til at give grundlag for det kjendskab, der er nødvendigt for en konsul at erhverve med hensyn til fremmede landes administration, handelsret og handelssædvaner. Kun maa man ikke blive staaende ved denne uddannelse. Før man træder ind i konsulatkarrieren, bør man nemlig have et fond af fagkundskaber, som det juridiske studium ikke giver. Betydningen af, at vedkommende, der skal sendes ud til fremmede lande som konsul, er kjendt af centralstyrelsen, fremhæves meget sterkt. Derfor bør man altid have gjort nogen tjeneste i udenrigsdepartementet.

En mangel paa takt er nemlig langt anderledes iøjnefaldende ude blandt fremmede end i vedkommendes hjemland. Man maa have garanti for, at vedkommende kan optræde korrekt og sikkert. „Konsulatkorpsset bør være et elitekorps udgaaet af hjemlandets bedste kredse.“

Dette reformforslags tilhængere vil, at vedkommende efter at have bestaaet referendareksamen skal gjøre en 3-aarig tjeneste, hvori han forbereder sig til konsulatkarrieren. Det første aar skal han tjenstgjøre i udenrigsdepartementet. Der vil han faa indblik i, hvorledes hele konsulatetaten er organiseret, og hvorledes den virker i forhold til hjemlandet. Konsulateleven burde i dette første aar arbejde med saavidt mulig forskelligartede sager i udenrigsdepartementet. Det andet aar skulde anvendes til arbejde ved et handelskammer for derigjennem at faa kjendskab til og overblik over den handelsrørelse og den industri, som vedkommende senere som konsul skal arbejde for.

I det tredje aar skulde konsulateleven atter indtræde i udenrigsdepartementet. Man forudsætter, at vedkommende nu har faaet en nogenlunde praktisk opfatning af, hvad hans opgave som konsul gjælder. Han vil forstaa, hvad hjemlandets handels- og industridrivende forlanger af hans virksomhed ude, og skal hans væsentligste tid i udenrigsdepartementet anvendes til at forarbejde og sammenstille de indkomne konsulatindberetninger, foretage en praktisk gruppering af de forskellige emner og give de mere aktuelle spørgsmaal en grei affattelse tjenlig for offentliggjørelse. Paa denne maade mener man, at konsulateleven vil udvide sit kjendskab til handelens gang i sin almindelighed og ikke risikere at fortabe sig i enkeltheder og specialiteter.

Til brug for konsulateleverne paa dette stadium har man ment, at et rigahandelsmuseum i Berlin vilde være af største betydning. Allerede for aartier tilbage begyndte man at arbejde for oprettelsen af et handelsmuseum i Berlin. Det er imidlertid endnu ikke kommet. I den senere tid har der gjort sig en fornyet bevægelse gjældende for oprettelsen af et slikt museum, idet man ikke alene har havt for øie dets betydning for den udenrigske handel, men ogsaa dets betydning som læreanstalt for konsulatelever. Disse vilde dersteds have anledning til at lære de forskellige handelsvarer at kjende fra det land eller de lande, hvori de senere skal virke. Konsulateleverne vilde ved

de gjorde erfaringer faa et grundlag at bygge videre paa i de fremmede lande, og deres blik vilde skjærpes for det praktiske livs behov ved at ansættes nogen tid ved saadanne museer, der besøges af forretningsmænd fra de forskjelligste brancher.

De foran omtalte reformforslag har alle gaaet ud fra, at vedkommende konsulataspirant bør have en vis universitetsuddannelse, før han melder sig til indtrædelse i konsulatkarrieren.

Som foran seet aabner imidlertid ogsaa en særegen examen i Tyskland (regulativ af 28de februar 1873) adgang til indtrædelse i karrieren. Denne examen danner, som før bemærket, ikke nogen afslutning paa en forangaaende obligatorisk studie- eller tjenestetid. Dette har man fundet mindre tilfredsstillende, og har man villet opstille som betingelse for, at man overhovedet skulde kunne melde sig til denne konsulatexamen, at man skulde kunne forelægge bevis for, at man havde tjenstgjort i mindst to aar i et handelsministerium, i udenrigsdepartementet, i et statistisk bureau, ved et større konsulat eller ved et handelskammer. Videre har man forlangt, at der ved denne examen burde lægges større vægt paa de statsøkonomiske kundskaber, praktisk handelspolitik og enkelte toldspørgsmaal, oversigt over industriens fordeling i de forskjellige lande og arbejderspørgsmaal. Der burde endvidere ved examen findes plads for praktiske øvelser i statistik og statsøkonomi samt øvelser paa det praktiske omraade af den konsulære virksomhed.

Den skriftlige del af denne examen burde ikke som nu i henhold til regulativets § 4 kun bestaa af to opgaver.

Der burde være anledning til at frafalde helt kravet paa nogen examen, om man kunde finde mænd for konsulatkarrieren, hvis fremskudte stilling eller anerkjendte dygtighed vilde gjøre enhver prøve overflødig.

Med henblik paa den mangesidighed, som forlanges af en konsul i hans virke, har mange reformvenner fundet det vanskeligt at opstille nogen nærmere norm for den uddannelse, som bør kræves, før man begynder at tjenstgjøre i udenrigsdepartementet eller ved et konsulat i underordnet stilling. Man har villet optage i Tyskland det i Frankrige gjældende system, hvorefter snart sagt enhver omhelst høiskolefordannelse aabner adgang til at indtræde i konsulatkarrieren. Andre har igjen villet gaa til den anden yderlighed at oprette en konsulatskole, der som i Østerrige-Ungarn det „orientalische Academie“, kunde give konsulataspiranter den fornødne uddannelse.

Det amerikanske system, hvorefter enhver ansees skikket for konsulatkarrieren, der har „et godt hoved, erfaring og indsigt,“ har i Tyskland ikke fundet mange tilhængere.

Naar kravet paa reform gennem lange tider er bleven fremsat i Tyskland, uden at vedkommende myndigheder synes at have villet fæste sig videre ved de fremsatte forslag, saa tør grunden først og fremst være den, at de tyske konsuler, som næsten alle uden undtagelse har gjort sine første læreaar i udenrigsdepartementets handelsafdeling, er udsøgte folk, i hvis personlighed man har havt garanti for, at de har kunnet tilfredsstille fordringerne til en konsuls virksomhed. „Die Konsulatsfrage ist wesentlich eine Personenfrage“, siger med

rette „die Aeltesten“ i sin foran omtalte henvendelse til den preussiske handelsminister.

De tyske konsuler har i almindelighed en stor støtte for sine indberetninger angaaende handelsforholde i de paa pladsen værende tyske borgere. Disse tyske kolonier er paa mange steder saa store, at vedkommende konsuls administrative funktioner i overvældende grad lægger beslag paa hans arbeide. Forat Tysklands handelsinteresser ikke skal lide herunder har udenrigsdepartementet, som under foranstaaende kapitel omtalt, i løbet af de sidste aar udsendt handelsattachéer til flere af de større konsulater. Her turde veien til reform være givet. Saadanne handelspolitiske agenter vil antagelig i langt større grad, end hidtil er skeet, blive udsendte. Man har fremholdt, at deres stilling bør blive mere selvstændig ligeoverfor vedkommende konsul, saaledes at de kom til at staa i en mere umiddelbar rapport med vedkommende centralmyndighed. Derved vilde man være naaet frem til en slags dobbelt besættelse af konsulaterne, hvorved de forskjellige interesser formenes at ville blive varetagne paa en meget tilfredsstillende maade.

Vender man sig nu til det „system“, som er gjældende for vore konsulers uddannelse, vil det være iøjnefaldende, hvor lidet der hos os gjøres for at sikre sig de rette mænd for konsulatkarrieren og for at give disse den bedst mulige fordannelse. Dette er saa meget mere at undre sig over, eftersom vore konsuler skal varetage ikke ét, men to landes interesser. Det skulde bare af denne grund synes rimeligt, at man til en „fælles“ konsul stillede krav paa en „fælles“ uddannelse. Nu udsendes man ofte som repræsentant for et land, til hvis næringsveie, lovgivning og administration man kun har et overmaade ringe kjendskab. Dette indtræffer saa meget hyppigere, som mange af vore fælleskonsuler ikke har gaaet graderne igjennem i den ydre karriere og derved faaet et nogenlunde kjendskab til det andet broderlands økonomiske liv og skibsfartsinteresser.

Ser man hen til de norskfødte konsulers karriere, saa er denne foregaaet paa en af to maader: enten har man begyndt at tjenstgjøre i indredepartementet og derfra i en yngre eller mere fremskreden alder gaaet ud som konsul, eller man har — og det er tilfældet med de fleste — som ung mand „paa eget eventyr“ taget et privatengagement hos en af vore konsuler og saa senere steget i graderne ude. Paa denne maade vil ofte ingen norsk myndighed praktisk talt have nogen indflydelse paa valget af de mænd, der engang som konsuler skal overtage vore handels-, industri- og skibsfartsinteresser i fremmede lande (jfr. ogsaa konsulatforordningen § 9 i. f.). Dette er et yderst uheldigt forhold.

Til disse løse forholde, der er til ligemegen gene for vedkommende konsulaspiranter som for den hjemlige centralmyndighed og vort lands interesser i det hele taget, kommer desuden den mangelfulde fordannelse, som vore konsulat tjenestemænd faar. Vedkommende bør absolut være valgt og kjendt af centralmyndigheden og helst i nogen tid have tjenstgjort ved denne. Det gjælder nemlig som før sagt i end højere grad for de smaa lande end for de store nationer, at kun udsøgte og velskikkede folk udsendes som konsuler. Der afhænger nemlig saameget af konsulens personlighed, hans optræden og hans evne til at kunne omgaaes mennesker.

Man har villet sløife det gennem praxis indkomne i almindelighed stillede krav til juridisk fordannelse for vore konsuler, men forekommer det mig, at heri ligger under de nuværende forhold snartsagt den eneste garanti for, at ikke bare tilfældigheder skal være det raadende. Dermed vil jeg selvfølgelig ikke have sagt, at den juridiske fordannelse er tilstrækkelig, ligesaa lidt som den bør være den eneste vei, der fører til maalet. Man maa imidlertid erindre, at vore konsuler i fremtrædende grad har at gjøre med vor skibsfart i fremmede lande. For paa tilfredsstillende maade at kunne varetage dens interesser skal konsulen først og fremst bringe til vedkommende interesseredes kundskab alt, som han tror, kan bevirke en forøgelse af den norske skibsfart paa distriktet eller overhovedet faa nogen indflydelse paa denne. Herhen hører ikke blot de handelskombinationer, der kan bringe fragterne til at stige og falde, men maa konsulen ogsaa afgive rapporter om nye love og forordninger vedkommende sjøfarten samt indberette, hvad der kan være af interesse af domme og kjendelser i sjøfartsanliggender. Endvidere skal konsulen — hvad jeg nedenfor vil komme tilbage til — paa enhver maade beskytte og hjælpe skibsføreren og mandskabet, afgjøre tvistigheder dem imellem, optage sjøforklaringer og forhør, bistaa skibsførere og andre norske borgere i de processer, der hyppig opstaar i fremmede lande.

Vore konsuler, som enhver anden stor sjøfarende nations, vil saaledes paa de store sjøfartscentre for en meget væsentlig del være optagne med saadanne administrative eller halv-judicielle forretninger som her nævnt. Det turde derfor for os ikke haste saa særdeles med at opgi kravet til en juridisk fordannelse for vore konsuler, naar vi ingen anden theoretisk og praktisk norm har at sætte istedet. Noget er dog bedre end intet.

Der er meget som taler for, at vore konsulaspiranter under sin tjenestetid i centralstyrelsen burde aflægge et slags examen i sprog, handelsvidenskab, statsøkonomi, konsulatlove m. v. — samtidig med, at man skulde kunne redegjøre for vort lands næringsvei og export. — At der er mænd fortrinlig skikkede for en konsuls stilling uden nogen juridisk fordannelse behøver vi jo ikke at gaa langt for at finde eksempler paa, men naar kravet til denne fordannelse sløifes, bør man dog forlange garantier for, at vedkommende sidder inde med de fornødne kundskaber og forøvrigt har de kvaliteter, som en konsuls stilling fordrer. Derfor bør ialfald en længere tids tjenstgjøren i centralstyrelsen og aflæggelse af en examen opstilles som obligatorisk.

I ethvertfald bør vor centraladministration være den, der ene bestemmer hvilke unge mænd, der bør sendes ud i konsulatkarrieren, og bør den paa den anden side have det fulde ansvar for, at vedkommende i de første aar gives en systematisk og hensigtsmæssig uddannelse.

IV.

Konsulernes udnævnelse, tiltrædelse af post og forflytning. Deraf forhold til vedkommende lands myndigheder paa pladsen, til landsmænd og kollegaer.

De tyske konsuler udnævnes i henhold til rigsforfatningens § 56 af den tyske keiser, efterat forbundsraadets udvalg for „Handel und Verkehr“ har udtalt sin formening. I praxis foregaar udnævnelsen slig, at statssekretæren

forelægger sit forslag for keiseren, og hvis denne intet har imod vedkommendes udnævnelse, indhentes forbundsraadets udvalgs formening. Naar heller ikke dette har noget at bemærke ved indstillingen, udnævnes vedkommende straks — i modsat fald tager statssekretæren i almindelighed udnævnelsen under fornyet behandling. De tyske konsuler udnævnes i almindelighed til nye poster uden at være spurgt paa forhaand, om de ønsker forflyttelse og uden underhaandsvarsel. Det er dog en selvfølge, at en konsul aldrig kan forflyttes til en post af ringere rang end den, han indehaver.

Det er en almindelig herskende regel, at konsulerne udnævnes direkte af vedkommende statschef. Denne udnævnelsesmaade er bleven en nødvendig følge af den karakter, som den konsulære institution for tiden har.

Den hos os benyttede fremgangsmaade, hvorefter det kongelige departement for det indre og det kongelige kommercekollegium indstiller til kongens valg hver 3 personer taget blandt dem, der har indgivet sine ansøgninger til det ledige konsulatembede, betegnes i den franske „Guide pratique des Consuls“ som ganske enestaaende. Men som bekjendt er vi ikke færdige hermed. Ifølge konsulatinstruktionens § 17 skal nemlig de to departementer, før de afgiver sit forslag, indhente henholdsvis børskomiteernes og handels- og sjøfartskomiteernes udtalelse om ansøgerne. Denne sidste bestemmelse synes at være ganske unødvendig, eftersom centralmyndigheden maa antages at være den, der bedst kan dømme om ansøgernes person, til hvem samtlige børs- og handelskomiteer som oftest saagodtsom intet kjendskab kan have. Bestemmelsen turde endogsaa ligefrem være skadelig, da disse indstillinger lettelig kan komme til at sætte departementernes forslag i et falsk lys og stundom forrykke det ansvar, som ved udnævnelserne altid helt bør hvile paa den centrale myndighed. Det synes ogsaa ganske ubilligt, at ældre konsuler ved forflyttelser skal være udsat for den større eller mindre kritik, som kan faa udtryk gennem nævnte indstillinger.

Hvor talen derimod er om at udnævne consules electi (kjøbmandskonsuler), turde en henvendelse til ovennævnte komiteer altid være paa sin plads, i lighed med, hvad der sker i Tyskland.

Fra det øieblik af, at de tyske konsulers udnævnelse, der bærer keiserens egenhændige underskrift, kontraseret af rigskansleren, er kommet vedkommende ihænde, har han ret til at føre titel og uniform. I henhold til konsulatlovens § 4 maa enhver konsul før tiltrædelse af embedet aflægge ed paa, at han vil opfylde sine tjenestepligter mod det tyske rige i overensstemmelse med gjældende love og instruktioner. Forat en konsul skal kunne indtræde i sine funktioner, maa vedkommende land, hvori han skal virke, have meddelt ham exequatur. Exequatur (i Tyrkiet „barat“) gives i almindelighed i form af et patent, udfærdiget af vedkommende statschef og kontraseret af udenrigsministeren. I enkelte lande modtager vedkommende konsul kun meddelelse om, at han er anerkjendt som saadan, og at vedkommende autoriteter er blevet underrettede herom.

Før de tyske konsuler udsendes til poster, der er beliggende i lande, hvis handel med Tyskland og hvis forholde forøvrigt er dem ganske ubekjendte, har udenrigsdepartementet i almindelighed givet dem en vis frist før tiltrædelsen, forat de kan faa anledning til at sætte sig ind i de nævnte for-

holde. De gjør ogsaa gjerne en reise til Tysklands større industrielle centrér, hvis disse har forbindelser med den plads, der skal tiltrædes.

Hvad konsulernes forflytning angaar, saa vil man af det foran anførte forstaa, at denne inden den tyske konsulatetat foregaar hurtig og under en sikker ledelse, der ved at finde den rette mand til vedkommende post.

Fra tid til anden er den mening kommen tilorde inden interesserede kredse, at man burde innde de lande, hvorover det tyske konsulatnet spænder, i forskellige kredse i overensstemmelse med det engelske system, saaledes at de lande, hvis sprog, sæder og handel er nogenlunde ensartet, danner en kreds, inden hvilken vedkommende konsul saavidt muligt bør gjøre sin karriere. Nu begynder ofte en konsul sin løbebane f. ex. i Peking, hvor han forbliver i 3 aar, lærer sig lidt kinesisk og kommer overhovedet ind i de der herskende forholde. Pludselig sendes han saa til Buenos Ayres. Meget af det, han har lært i Kina, er nu uden værd, og efter i nogle aar at have maattet lægge sig efter spansk sendes han maaske til et konsulat i Rusland, hvor han atter skal begynde saa at sige forfra igjen. Fra Rusland gaar maaske veien til Italien og endelig til Nord-Amerika. Man frygter for, at en slig forflyttelse skal virke derhen, at man overhovedet ikke vil lægge sig ordentlig efter vedkommende lands sprog eller andre for dette eiendommelige forholde, idet man gaar ud fra, at arbeidet vil være temmelig bortkastet under det nu herskende system ved forflyttelser.

Naar en tysk konsul overtager sit embede, skal han, naar det er et konsulat, som ikke er nyt oprettet, af sin formand overgives dettes arkiv, akter, dokumenter og kontante pengebeholdning. Herover udfærdiges en fortegnelse in duplo.

De tyske konsulter er paalagte at aflægge visitter ved overtagelsen af sit embede hos sine kollegaer, de fremmede landes konsulter paa pladsen, og hos vedkommende stedlige myndigheder. Desuden skal de skriftlig underrette forannævnte personer om, at de har tiltraadt sit embede. Dette er almindelig international skik og brug. Vistnok er en konsul ifølge sin officielle stilling ganske uafhængig ligeoverfor den stats myndigheder, hvori han er ansat, men det spiller naturligvis en stor rolle, at konsulen kan gjøre regning paa at blive mødt med velvilje af stedets myndigheder. Derfor skal en konsul lade det være sig magtpaaliggende at foretage alt, hvad stedets sædvane fordrer med hensyn til personlig omgang med vedkommende myndigheder.

I tilfælde af nationale festligheder paa pladsen bør konsulatet heise flag. Inviteres konsulen til de officielle fester af stedets myndigheder, bør han altid være tilstede. Om han er hindret, bør han angive grunden, hvorfor han ikke kan møde frem. Naar talen er om tyske nationalfestligheder, der feires af den paa stedet værende tyske koloni, bør konsulen altid være nærværende. Dette ansees som hans ubetingede pligt, da det netop bør være ham, der ogsaa ved saadanne leiligheder danner koloniens midtpunkt.

En konsul skal holde sig fjernt fra landets politiske stridigheder og paa ingensomhelst maade give sine meninger tilkjende. Heller ikke bør en konsul undertegne adresser og petitioner, selv om disse ikke direkte angaar politiske spørgsmaal (cirkulære af 21 november 1893).

Den tyske konsulatinstruktions § 1 giver indgaaende regler for den maade, hvorpaa konsulerne skal gaa frem, i sine forhandlinger med vedkommende lands myndigheder. Hvad enten disse foregaar mundtlig eller skriftlig, skal konsulen altid gaa frem paa en høflig og hensynsfuld maade. I mange tilfælde kan konsulen blive nødt til at indhente høiere foresattes formening og instruktion i sagen. Hvis han har gjort dette, bør han ikke underrette den fremmede myndighed herom, da denne vil kunne drage feilagtige slutninger, om vedkommende høiere myndigheds afgjørelse ikke skulde indkomme til rette tid (se von König: Handbuch des deutschen Konsularwesens p. 95). Konsulen kan til enhver tid paakalde den tyske gesandts bistand i sager, som vil være vanskelige for ham at afgjøre. En tysk konsul kan nemlig ikke i almindelighed sætte sig i direkte forbindelse med det fremmede lands centralmyndighed. I lande, hvor ingen tysk gesandt findes, erholder konsulen instruktion for hvert enkelt tilfælde, om hvilken vei han har at gaa, hvis det er nødvendigt at gjøre henvendelse til vedkommende lands centralmyndighed.

Instruktionens § 1 forbyder en tysk konsul at afbryde enhver forbindelse med stedets myndigheder i tilfælde af stridigheder med samme, uden at have indhentet rigskanslerens samtykke hertil. Om vedkommende lands forfatning forandres, bliver vedkommende konsuls exequatur ikke uden videre ugyldig. Konsulen fortsætter sine funktioner, indtil nærmere ordre indløber.

I tilfælde af krig gaaes der forskjellig frem. I 1864 fortsatte de respektive danske og tyske konsuler sine funktioner. Under den fransk-tyske krig nedlagde derimod begge landes konsuler sine embeder. Konsulerne har imidlertid under slige omstændigheder intet at foretage efter eget initiativ, men maa vente, indtil høiere ordre er givet.

Forholdet mellem de udsendte konsuler og det fremmede lands myndigheder bestemmes forøvrigt ved de førstes karakter af offentlige udsendinge. anerkjendte som saadanne af vedkommende lands regjering.

I de lande, hvor konsulerne har jurisdiktionsmyndighed, nyder de selvfølgelig langt større rettigheder end i de civiliserede lande. I de sidstnævnte gjælder dog som almindelig regel, at de udsendte konsuler er fri for enhver skattebyrde. Derimod betaler konsulerne told og octroi. Hvad told angaar, saa betales i almindelighed intet ved ankomsten for konsulens bohæve, men maa told senere erlægges for de varer, en konsul maatte ville indføre. Konsulatets arkiver er i almindelighed anseet som ukrænkelige. De udsendte konsuler er i almindelighed fritaget for kriminel forfølgelse, indtil deres exequatur er taget tilbage.

V.

Visse personlige forholde vedkommende konsulerne. Ferier, løn, pension, reisegodtgjørelse, uniform, rang, titler og ægteskabsbevilling.

Da saavel de udsendte som de valgte tyske konsuler er embedsmænd for det tyske rige, falder begge ind under den tyske rigslov af 31te marts 1873,

der i sin § 10 siger, at enhver tysk embedsmand saavel i som udenfor sin embedsvirksomhed skal vise sig værdig til den agtelse, som skyldes hans stilling. Hvad en konsuls optræden i udlandet angaar, saa kan man kun, saaledes som i foranstaaende kapitel seet, til en vis grad opstille visse regler. Da det i saa mange henseender er af stor betydning, at vedkommende konsul viser takt i sin gjøren og laden saavel i som udenfor sin embedsvirksomhed, kan man kun søge garanti for en korrekt optræden i vedkommendes personlighed der bør være kjendt og prøvet af centralmyndigheden i hjemlandet.

De tyske konsulter er ved forskellige bestemmelser paalagt absolut diskretion ligeoverfor de sager, de har under behandling, og i det hele ligeoverfor de forholde, de som embedsmænd er blevet gjort bekjendt med. Endvidere er det bestemt, at consules missi aldrig maa skrive offentlig i aviser — hvad enten dette sker under navn eller ikke, — uden at udenrigsdepartementets tilladelse paa forhaand er indhentet. Undtagelse gjøres ligeoverfor rent private sager (familieanliggender m. v.).

F e r i e r .

Medens det for consules missi er strengelig forbudt at forlade sit distrikt uden rigskanslerens tilladelse, kan consules electi for kortere tid — uden at tid nøiere er angivet — forlade sin post mod at indsætte en stedfortræder, for hvis handlinger de er ansvarlige. I alle tilfælde maa dog rigskansleren underrettes om vedkommendes afreise og tilbagekomst.

Ifølge forordning af 23de april 1879 „betreffend den Urlaub der gesandtschaftlichen und Konsularbeamten und deren Stellvertretung“ meddeles alle tyske konsulter tjenstledighed af rigskansleren. Ogsaa de underordnede tjenestemænd maa indhente rigskanslerens tilladelse. Dog kan disse erholde tjenstledighed af konsulen indtil en uge. Hvis man ønsker tjenstledighed af helbredshensyn, skal ansøgningen vedføies en lægeattest. Stedfortræderen indsættes af rigskansleren samtidig med, at ferier indrømmes konsulen. Det tilkommer ligeledes rigskansleren at afgjøre størrelsen af den erstatning for „tjenesteudgifter“, der bliver at tilkjende stedfortræderen. Denne erstatning, som kun gives, naar stedfortræderen forlanger den, bestaar i en sum, der udgjør indtil 20 pct. af konsulens „stedstillæg“ (Ortzulage). Har f. ex. en tysk konsul 21 000 mk. i løn, saa udgjør heraf 9 000 mk. hans personlige løn (hvorefter f. ex. pensionen i sin tid bliver at beregne) og 12,000 mk. udgjør „stedstillægget“ (d: et tillæg, som han faar — fordi han lever dyrere i udlandet — over hvad han i en stilling af samme rang vilde erholde i Tyskland). Da konsulen efter dette eksempel har 12,000 mk. eller 1,000 mk. pr. maaned i „stedstillæg“, kan 20 pct. eller indtil 200 mk. efter rigskanslerens bestemmelse blive at udbetale stedfortræderen — hyppig vicekonsulen — som erstatning for „tjenesteudgifter“ under den tid, han fungerer for konsulen.

Naar konsulens ferie overstiger 3 maaneder, men ikke strækker sig udover 6 maaneder, tilbageholdes halvdelen af hans fulde løn (personlige løn og stedstillægget), og hvis hans ferie varer udover 6 maaneder, tilbageholdes hans hele løn. Stedfortræderens løn under konsulens ferier fra 3 til 6 maaneder bestemmes altid af rigskansleren, og er ikke denne altid lig med det, som tilbageholdes af konsulens løn. Hvis konsulen beklæder en post

udenfor Europa, regnes de her nævnte frister, efterat den tid er fratrullet, som behøves for hjemreisen og tilbagereisen. Intet tilbageholdes af konsulens løn, hvis han er ansat i Øst- eller Mellemasien, Mellem- eller Sydamerika, og hvis han tager sine ferier derfra.

Hvis konsulen har ferier paa grund af sygdom, holdes intet tilbage af hans „personlige løn“. Desuden kan rigskansleren i visse tilfælde lade konsulen fremdeles beholde sin personlige løn, selv om ferien varer udover 3 eller 6 maaneder. Den givne tjenstledighed kan til enhver tid tilbagekaldes, hvis hensynet til offentlige interesser gjør dette nødvendigt.

I Frankrige tilbageholdes ifølge dekret af 2den januar 1884 halvdelen af konsulens løn, naar hans ferier ikke strækker sig udover et tidsrum af indtil 4 maaneder, og vedkommendes post er i Europa. Er hans post udenfor Europa, oppebærer han halvdelen af sin løn indtil et tidsrum af 6 maaneder. Om de konsuler, hvorom her er tale, efter nævnte tidsrums forløb tilbageholdes i udenrigsdepartementet i Paris i tjensteanliggender, fortsætter de med at have sin halve løn i yderligere 4 og 6 maaneder.

I sygdomstilfælde kan de franske konsuler indrømmes ferier i 3 maaneder med fuld løn og i yderligere 3 maaneder med halv løn. Reisen frem og tilbage til det sted, hvor konsulatet er, trækkes ikke fra i de her nævnte frister uden for de konsulers vedkommende, der ikke har havt ferier i løbet af de 3 forangaaende aar.

Den halvdel af lønnen (den „personlige“ løn, „traitement de leur grade“), som afholdes, naar en konsul har ferier, tilfalder vedkommende stedfortræder, som opnævnes af udenrigsministeren, eller hvis valg er approberet af denne. Ved et cirkulære af 28de august 1850 er det paa det allerstrængeste forbudt en konsul, der er bevilget tjenstledighed, at indgaa underhaandsarrangement med vedkommende stedfortræder om, at denne skal nøje sig med en mindre godtgjørelse, end hvad der ifølge forannævnte dekret maatte være bestemt. Hvis stedfortræderen er en vicekonsul eller chancelier, oppebærer denne under sin funktionstid som konsul kun halvdelen af sin egen løn.

Lønninger.

Ifølge „Etat des Auswärtigen Amtes“ for budgetaaret 1901 varierer de tyske generalkonsulers løn (personlige løn og stedstillægget) temmelig meget efter ansættelsesstedet. Generalkonsulen i New-York oppebærer saaledes i løn 48,000 mk.; i Kalkutta, Batavia og London 40,000 mk., i Kapstaden, Kairo, St. Petersburg, Shanghai, Sofia og Warschau 30,000 mk., i Buenos Aires og Amsterdam 24,000 mk., i Neapel og Stockholm 18,000 mk. og endelig i Kristiania og Kjøbenhavn 15,000 mk., hvilket beløb er den mindste løn for en generalkonsul. Konsulernes aflønning varierer fra 30,000 mk. til 12,000 mk.

De franske konsulers „personlige løn“ falder som følger:

for generalkonsulær	18,000 frcs.
„ konsul af 1ste kl.	14,000 „
„ — „ 2den „	10,000 „

Hertil kommer de forskellige „stedstillæg“, der for manges vedkommende bringer lønnen op til meget over det dobbelte. Stedstillæggets størrelse bestemmes under hensyn til de repræsentative fordringer, som følger med de forskellige poster, og under hensyn til pengenes relative værdi i vedkommende land. Man hører stadig klage over, at de franske konsuler er utilstrækkelig lønnet, og er de meget ofte nødt til at gjøre betydelige udlæg af sine private midler for at redde sin „prestige“ (se Guide pratique des Consulats I, p. 94).

De hollandske konsuler er i almindelighed særdeles vel aflønnede, i særdeleshed de, som indehaver posterne udenfor Europa, saaledes har general-konsulerne i Prætoria, Buenos Aires, Peking, Singapore, Melbourne, Teheran og Hongkong 15,000 gylde ifølge udenrigsbudgettet for 1901.

Pension.

De tyske konsuler erholder pension som andre tyske embedsmænd efter et ved rigsløv af 31te marts 1873 nærmere bestemt forhold. Pensionsberettiget er enhver tysk konsul, naar han har fyldt sit 65de aar. Vedkommende er dog ingenlunde nødt til at søge afsked ved opnaaelsen af denne alder. Der er nemlig ingen aldersgrænse i Tyskland hverken for konsuler eller for diplomater. Pensionen, der som før nævnt beregnes efter konsulens „personlige løn“, der for generalkonsulerne er sat til 9,000 mk. og for konsulerne fra 4 500 mk. til 7 500 mk., gennemsnitlig 6 000 mk., beløber sig til $\frac{15}{60}$ af nævnte løn, om man har naaet 65 aars alderen og staaet i tjeneste under 10 aar. For hvert aar over 10 stiger pensionen med $\frac{1}{60}$ af den personlige løn, indtil $\frac{45}{60}$ er naaet. Har man saaledes været generalkonsul i 30 aar, vil man erholde en pension stor 5 250 mk., efter 20 aar 3 750 mk., efter 10 aar 2 250 mk.

Pensionsberettiget er man ogsaa uden at have naaet 65 aars alderen, hvis man maa tage afsked paa grund af sygdom efter 10 aars tjenestetid, eller om man efter kortere frist er bleven rammet af sygdom foranlediget ved tjenesten. For de konsuler, der har tilbragt en del af sine tjenesteaar i Øst- og Mellemasien eller i Mellem- og Sydamerika, tæller disse aar dobbelt ved beregningen af pension. Ogsaa enker efter tyske konsuler har ifølge lov af 20de april 1881 og 21de april 1886 krav paa pension. Denne udgjør $\frac{1}{3}$ af den pension, som den afdøde konsul ved sin død vilde have været berettiget til at hæve. Den kan dog aldrig overstige 1 600 mk. Ogsaa afdøde tyske konsulers børn erholder en aarlig understøttelse.

De franske konsuler har ifølge lov af 9de juni 1853 ret til pension, naar de har naaet en alder af 60 aar, og naar de har staaet 30 aar i statens tjeneste. Hvis vedkommende har gjort tjeneste udenfor Europa i 15 aar eller mere, erholder han pension ved en alder af 55 aar og efter 24 aars tjeneste. I tilfælde af sygdom erholdes pension under visse nærmere angivne regler uden hensyn til vedkommendes alder. Pensionen udgjør $\frac{1}{60}$ af den erholdte gennemsnitsløn, multipliceret med antallet af tjenesteaarene, men kan dog aldrig overstige :

for generalkonsulerne	6 000 frcs.
„ konsulerne af 1ste kl.	5 000 „
„ — „ 2den „	4 000 „
„ chanceliererne	2 400 „

Enkerne efter franske konsuler, som allerede oppebar pension, eller som ved sin død var berettiget dertil, erholder ligeledes pension, om ægteskabet var indgaaet inden seks aar, før konsulen ophørte at gjøre tjeneste. Pensionens størrelse varierer mellem $\frac{1}{3}$ og $\frac{2}{3}$ af den pension, som den afdøde konsul vilde have oppebaaret. Ogsaa afdøde franske konsulers mindreaarige børn har under visse betingelser ret til en aarlig understøttelse.

Reisegodtgjørelse.

De tyske konsuler faar godtgjørelse saavel for sine reiser til ansættelsesstedet som for havte udgifter ved forflytning fra en post til en anden („Allgemeine und specielle Umzugskosten“; se forordning af 23de april 1879 og 7de februar 1881) efter følgende maalestok:

a. Diæt for reisedag gives som følger:

1. til generalkonsuler 25 mk. udenfor Tyskland og 18 mk. indenfor landets grænser;
2. til konsuler, vicekonsuler og dragomaner 20 mk. udenfor Tyskland og 12 mk. inden landets grænser;
3. til kanslere, kasserere, registratorer og sekretærer 15 mk. og 9 mk.
4. til andre betjente 5 mk. og 3 mk.

Hvis man under en reise paa samme dag reiser i og udenfor rigets grænser, saa regnes den høiere sats, naar reisen gaar fra Tyskland til udlandet, og den lavere sats, naar reisen gaar fra udlandet til Tyskland. Under visse omstændigheder kan rigskansleren forhøje forannævnte diæt.

b. Reisen godtgjøres som følger (transport af tøj deri indbefattet):

1. for tjenestereiser, der kan foretages pr. jernbane, dampskib eller seilskib erholder de ovenfor under a) 1—3 nævnte personer 13 pfennige pr. kilometer og for hver gang ombytning finder sted („für jeden Zu- und Abgang“) 6 mk. udenfor Tyskland og 3 mk. inden landets grænser.

Har en konsul taget en tjener med under reisen, betaales for ham 7 pfennige pr. kilometer.

2. De under a, 4 nævnte personer erholder 7 pf. pr. kilometer og for hver gang, ombytning finder sted, 2 mk. udenfor Tyskland og 1 mk. inden landets grænser.

For tjenestereiser under 8 kilometer erholder konsulerne ingensomhelst godtgjørelse.

- c. De etatsmæssig ansatte konsulære tjenestemænd erholder ved første gangs ansættelse eller forflytning en erstatning for almindelige flytningsomkostninger.

Generalkonsuler, konsuler og selvstændige vicekonsuler faar 50 pct. af et aars „personlige løn“. Andre underordnede tjenestemænd faar henholdsvis 600, 400 og 200 mark.

Hvis vedkommende ingen familie har, faar han kun det halve af forannævnte beløb, men omvendt forhøies erstatningen med en tredjedel for de personer, som for første gang kaldes til at overtage et konsulat, eller som gives et konsulat af høiere rang. Beløbet udbetales med det halve den dag, vedkommende udnævnes, og gives den anden halvdel, naar vedkommende ankommer til ansættelsesstedet.

- d. Endyderligere erholder de etatsmæssig ansatte konsulære tjenestemænd erstatning ved forflytning fra en plads til en anden af de specielle flytningsomkostninger: Alle tjenestemænd gives erstatning for de havte udgifter ved transport af møblement efter bilag, og endvidere erholder man henholdsvis 10, 8 og 7 pfennige pr. kilometer for hvert medlem af familien, der har fulgt med paa reisen. For hver tjener erholdes ogsaa 7 pfennige pr. kilometer.

. Desuden gives vedkommende tjenestemand, som forflyttes, erstatning for den husleie, han maa erlægge udover benyttelsen af huset. Erstatningen strækker sig aldrig udover et aars leie. Samtlige konsuler har derfor bestandig i sine leiekontrakter, der i fremmede lande gjerne afsluttes paa flere aar, den saakaldte „diplomat-klausul“, i henhold til hvilken huset kan opsiges i tilfælde af, at konsulen forflyttes, med et aars varsel. Regning med bilage over udgifterne for de specielle flytningsomkostninger maa indsendes inden et aars udgang.

Til grund for ovenstaaende beregninger af diæt og reisegodtgjørelse lægges ikke vedkommendes personlige rang, men embedets rang, som han beklæder.

De øvrige ikke-etatsmæssig opførte konsulære tjenestemænd faar diæt og reisegodtgjørelse efter rigskanslerens nærmere bestemmelse, dog aldrig udover, hvad vedkommende, hvis embede de sendes for at bestyre, kunde have forlangt. Disse sidste erholder ikke erstatning for de specielle flytningsomkostninger. Almindelige flytningsomkostninger (se ovenfor) kan de erholde indtil et beløb af 1 500 mk.

Naar tyske konsulære tjenestemænd tager sin afsked og reiser hjem, faar de erstatning for transport af sit bohavet til det sted i Tyskland, hvor de vil bosætte sig. Endvidere erholder de reisegodtgjørelse og diæt som ovenfor nævnt.

Ved denne leilighed faar desuden generalkonsulerne udbetalt for almindelige flytningsomkostninger 1 200 mk., konsuler, vicekonsuler og dragomaner 600 mk. Har vedkommende ingen familie, erholdes blot det halve. Endelig erholdes den forannævnte erstatning for familiemedlemmers og tjeneres reise. Erstatning for indtil et aars husleie erholdes ogsaa.

Den her nævnte erstatning, som altsaa gives konsulære tjenestemænd, som reiser hjem til Tyskland for at leve dersteds med pension, gives ogsaa til konsuler, som indkaldes til tjeneste i udenrigsdepartementet i Berlin. Consules electi nyder ingen af de her behandlede godtgjørelser.

Hvis en konsul dør i fremmede lande, bliver familien og hans husstand hjemsendt paa statens bekostning (se lov af 1ste april 1888). Herunder medregnes alle de, som opholdt sig i afdødes hus og underholdtes af ham. Enken eller børnene har ret til den fulde løn (personlige løn og stedstillægget) for det paafølgende fjerdingaar (das Gnadenquartal).

Uniform. Rang.

De tyske konsuler har kun ret til at bære uniform, saalænge som de staar i tjenesten. En pensioneret konsul kan kun bære uniform efter udtrykkelig tilladelse. Uniformen, hvis frakke er mørkeblaa med staaende krave, en rad knapper og runde opslag, bæres forøvrigt kun ved festlige leiligheder samt i nærvær af den tyske keiser eller en af forbundsfyrsterne, om ikke det modsatte er bleven udtrykkelig sagt. Besøg paa marinefartøier skal ogsaa i almindelighed foregaa i uniform.

Man savner i Tyskland bestemmelser om konsulernes rangsordning. Dette er forøvrigt ogsaa tilfældet med andre rigsembedsmænd. De rigsembedsmænd, som har rang, har faaet denne efter den preussiske rangsforordning. Ifølge denne rangerer statsministre og virkelige geheimeraader, der har ret til at føre titel af „Excellenz“, foran alle andre civile embedsmænd. For disse gives 5 rangklasser: I den første staar blandt andre understatssekretæren, direktørerne i udenrigsdepartementet, de virkelige geheimeraader, i den anden klasse geheimelegationsraader i udenrigsdepartementet, i den tredje de virkelige legationsraader og de geheime regjeringsraader, i den fjerde regjeringsraader, i den femte regjeringsassessorer.

En flerhed af de tyske konsuler bærer en af de forannævnte titler og har derved sin rang.

Forøvrigt tilhørte oprindelig i Preussen generalkonsulerne tredje rangsklasse, konsulerne fjerde og vicekonsulerne femte. Denne rangsordning kan maaske endnu ansees for at være gjældende, hvor konsulernes rang bliver at afgjøre i forhold til de preussiske embedsmænd eller rigsembedsmænd, der er tildelt en af de preussiske rangklasser (se von König: Handbuch des deutschen Konsularwesens p. 66).

Ifølge ordonnance af 7de november 1833 har de franske generalkonsuler en contre-admirals rang.

Titler m. v.

De tyske konsuler kan ikke uden keiserens tilladelse beklæde fremmede landes konsulatembeder, heller ikke modtage titler og dekorationer fra fremmede regjeringer. Selv for at kunne modtage en titel fra en af forbundsstaternes suveræner maa keiserens tilladelse indhentes.

De tyske udsendte konsuler maa ikke drive forretning eller have noget-

somhelst slags lønnet bierhverv uden rigskanslerens samtykke. Heller ikke kan en konsul lade sig vælge ind i bestyrelsen for et selskab, der er stiftet i økonomisk øiemed.

Æ g t e s k a b s b e v i l l i n g.

De tyske konsuler ansees forpligtede til at sende rigskansleren meddelelse, naar de agter at indgaa ægteskab. Nogen ægteskabsbevilling er dog ikke nødvendig i Tyskland, saaledes som i Østerrige-Ungarn og i Frankrige for disse landes konsuler. De østerrigsk-ungarske konsuler erholder ikke bevilling, om de ikke kan garantere en nærmere bestemt aarsindtægt.

Ved et dekret af 19de april 1894 er de franske konsulers forpligtelse til at anholde om ægteskabsbevilling indskjærpet. Hvis man ønsker at ægte en kvinde af fremmed nationalitet, maa man indhente udenrigsministerens samtykke mindst 1 maaned, før den første lovbestemte lysning skal finde sted.

VI.

K o n s u l e r n e s e m b e d s v i r k s o m h e d.

A. Indledning.

Som under første kapitel paavist, har konsulernes stilling og embedsvirksomhed gennem tiderne undergaaet betydelige forandringer. En konsuls opgaver og pligter er nu ganske forskellige og langt mere mangeartede, end de var tidligere.

De er delvis rent administrative, idet der er paalagt konsulerne en mængde forretninger som notarii publici og skifteforvaltere, de fører matrikulen over medborgere, udfærdiger pas og har endvidere en temmelig vidtstrakt politimyndighed ligeoverfor skibenes besætninger, — delvis skal konsulerne fremme hjemlandets handels- og skibsfartsinteresser. Under denne virksomhed falder forpligtelsen til ved udtømmende og stadige indberetninger at henlede hjemlandets opmærksomhed paa alle de handelsforhold i udlandet, der kan være af interesse for saavel privatmænd som for vedkommende hjemlige myndigheder.

Endelig spiller konsulernes dømmende myndighed en stor rolle paa de steder, hvor vedkommende har jurisdiktion.

Konsulernes opgave at beskytte og fremme den hjemlige handel og skibsfart er stadig bleven mere og mere fremtrædende og kan snart nu paa de fleste steder betragtes som deres hovedopgave. Det kan vel have gaaet noget langsomt med at faa denne side af en konsuls virksomhed tillagt den betydning, den fortjener; men paa den anden side er man i vore dage gaaet for vidt i sine forestillinger om, hvad en konsul kan udrette paa dette omraade.

Man har villet se i en konsul en slags handelsagent, der med snart sagt alle mulige midler skulde søge at fremme den hjemlige handel og industri. Han skulde være hver enkeltmands mellemmand og varetage vedkommendes private affærer.

Den oplysningspligt, som i almindelighed paahviler enhver konsul, og som enhver kan benytte sig af, har man villet udvide saaledes, at man i en konsul kunde have en ulønnet handelsagent. Konsulens stilling som varetager af sit lands handel i almindelighed vil imidlertid forbyde ham en slig virksomhed, der desuden vilde forrykke den position, som enhver konsul bør indtage.

Den her omhandlede handelspolitiske side ved konsulernes virksomhed bliver dag for dag af større og større betydning, eftersom det internationale samkvem mellem staterne udvikler sig, medens den administrative turde blive mindre og mindre.

Ligesom konsulernes jurisdiktion i alle civiliserede lande er ophævet, kunde visselig uden skade mange af deres administrative forretninger, som f. ex. udstedelse af visse certifikater og attester til brug i vedkommende konsuls hjemland, ophæves, idet attestationer fra vedkommende steds myndigheder skulde synes at maatte være ligesaa betryggende som en konsuls, isærdeleshed hvor denne er ulønnet og saaledes som oftest af fremmed nationalitet. De tilfælde, hvori en konsul endvidere maa optræde til forsvar for landsmænds krænkede interesser ligeoverfor det fremmede lands myndigheder, er med den stigende kultur og det mere udviklede internationale samkvem blevet betydelig indskrænkede.

Paa den anden side er konsulens stilling som varetager af hjemlandets handelsinteresser bleven saa meget betydeligere, efterat den lettede samfærdsel mellem landene har bragt den internationale handelsforbindelse op til en uanet høide og bevirket et livligt samarbejde mellem de enkelte staters handelsmænd. Inden denne gren af konsulernes virksomhed turde atter hovedvekten blive at lægge paa de saglige og udførlige indberetninger, som konsulerne ved aarsskiftet og ved andre leiligheder har at indsende til sit lands regering. Disse bør nemlig saavidt muligt støtte sig paa en konsuls personlige opfattelse af forholdene, saaledes, at han kan være istand til at ledsage sine indberetninger med en kritik og en udredning, der vil kunne give mange gode vink for styrelsen af den hjemlige handelspolitik saavel som for de enkelte forretningsmænd.

Naar jeg derfor gaar over til at behandle en konsuls forskellige gjøremaal, vil jeg begynde med hans rapportvirksomhed, der ved den omtanke og det studium, den kræver fra aarets begyndelse til dets ende, gaar som den røde traad gennem en konsuls virke.

B. Konsulernes indberetninger.

1. Indberetningernes indhold, oplysningsbureauer og handelsmusæer.

Næsten alle staters konsulatinstruktioner foreskriver, at konsulerne skal indsende til sit lands regering aarlige indberetninger om handelens gang i sin

almindelighed og specielle indberetninger angaaende visse bestemte emner samt om forholdene af særlig interesse i vedkommende konsulatdistrikt.

Den tyske konsulatinstruktions § 3 bestemmer, at de tyske konsuler skal, saasnart ske kan (möglichst bald) efter kalenderaarets slutning, indsende til rigskansleren en generalberetning om sin embedsvirksomhed saavel som om handelens gang inden distriktet i det forløbne aar. Hvad angaar beretninger om konsulens embedsvirksomhed, saa skal han fremhæve de forretninger, hvormed han særlig har været beskæftiget — om han mest har havt at gøre med skibsfartsanliggender, understøttelse af nødlidende, korrespondance med forretningsmænd i hjemlandet o. s. v. Endvidere skal konsulen angive de forbundsstater, med hvis regeringer han har været i direkte korrespondance, og hvilke sager der har været behandlet.

Konsulens beretning vedkommende handelens gang skal angive:

a. En saavidt mulig specialiseret oversigt over vedkommende lands handel med Tyskland og de enkelte forbundsstater. Herunder bliver at anføre de vigtigste indførsels- og udførselsartikler, mængden og værdien af disse med angivelse af de lande, der har spillet den mest fremtrædende rolle, og isærdeleshed den andel, Tyskland har havt.

Som bilag bør følge offentlige statistiske tabeller eller lignende oversigter over landets handelsomsætning, som f. ex. udklip af aviser, aarsberetninger fra store anseede handelshuse, priskuranter og vekselkursnoteringer. Endvidere udfærdiges en fortegnelse over de i løbet af aaret til distriktet ankomne skibe fra tyske havne og over de til tyske havne afgaaede skibe, saavel som en fortegnelse over de i konsulatdistriktet ind- og udgaaede tyske skibe under angivelse af afgangsstedet og bestemmelsesstedet efter en nærmere bestemt formular. Den optjente fragt opgives ikke af skibsførerne for de tyske konsuler.

b. Aarsberetningen skal yderligere udtale sig om, hvilke udsigter der inden distriktet vil være for den tyske handel og skibsfart i det kommende aar, og hvad der bør gøres for at fremme samme.

Denne aarsberetning fandt man ganske utilstrækkelig, og rigskansleren lod udgaa et cirkulære af 3die december 1885, ifølge hvilket konsulerne skal afgive de saakaldte „Einzelberichte“, der bliver at indsende øieblikkelig, hver gang man bringer i erfaring foreteelser paa det handelspolitiske omraade, der kan være af betydning for hjemlandet. Dette cirkulære er senere suppleret ved et af 21de marts 1887. Disse angiver nærmere de forhold, som bør omhandles i „Einzelberichte“, saasom: Distriktets produktion paa landbrugets og industriens omraade, disses stilling og betingelserne for deres omsætning. Enhver opkommende konkurrence, der truer Tysklands handel, samt alt, hvad der kan tjene til at fremme Tysklands landbrug og industri. Nye kommunikationsmidler, kanalanlæg og jernbanelinjer; fragter, told, prisnoteringer, pengevæsen og kursnoteringer. Socialpolitiske bevægelser bør ogsaa behandles nøie, forsaavidt som de har indflydelse paa handel og skibsfart. Disse specialindberetninger (Einzelberichte) bør ogsaa behandle forstuvæsenet, fiskerierne og skattesystemet i vedkommende land, overhovedet alt, som foretages til fremme af landets økonomi, og som kan tænkes at ville faa betydning for Tysklands handelsforbindelse med samme.

Særlig skal konsulerne have for øie alt, hvad der kan tjene til fremme af Tysklands export, og angive om muligt veiene til at optage kampen med kon-

kurrenterne samt opgive artikler, som den tyske industri burde optage, og som inden konsulatdistriktet finder god afsætning. I tilfælde af, at der offentliggøres anbud paa større leveringer, bør konsulerne, saasnart ske kan, indsende de fornødne oplysninger og data.

Alt, hvad der foretages af opfindelser paa maskinernes eller skibsbygningens omraade, kan have interesse for den tyske industri og handel og bør være gjenstand for indberetning, saaledes ogsaa indredninger af fabrikker, vandverker, telegraf- og gasledninger.

Forat man i hjemlandet skal kunne bedømme landets konkurrencedygtighed i de forskellige tilfælde, bør konsulerne give nøiagtige oplysninger om alt, der kan have indflydelse paa produktionsomkostningerne af de omhandlede artikler.

Alle de her nævnte forholde, der bør være gjenstand for separate indberetninger (Einzelberichte), der afsendes øieblikkelig, vil naturligvis ogsaa kunne omtales i aarsberetningerne, som forøvrigt bør danne et mere sammefattende billede af handelens gang i almindelighed, og vil dennes opgave i det væsentlige være en anden end de for hver given leilighed afsendte „Einzelberichte“, der paa en indgaaende maade beskæftiger sig med en enkelt side af vedkommende lands økonomiske liv, og som tjener til mere direkte at hjælpe Tysklands handel og industri.

De fleste lande nævner i sine konsulatinstruktioner en række forholde, der bør være gjenstand for konsulernes indberetninger, men er det umuligt at være ganske udtømmende, da instruktionen gjælder alle og det de mest forskjelligartede konsulatdistrikter. De forskjellige landes handelspolitik og økonomiske forhold vil naturligvis paa den anden side ogsaa bevirke, at opgaven for de forskjellige landes konsuler maa blive forskjellig.

De franske konsuler skal ifølge en række cirkulærer (af 15de januar 1877, 15de marts 1883, 24de april 1884 og 28de oktober 1890) i sine „informations commerciales“ medtage:

En general- og specialoversigt over vedkommende lands handel, landets export og import af produkter bestemte til landets konsumtion eller industri.

Samfærdselen med fremmede lande, isærdeleshed med Frankrige.

Aarsagen til, at et land har været overlegent i konkurrencen og særlig i konkurrencen med Frankrige.

Vedkommende lands industrielle stilling, forandringer inden og udviklingen af denne.

Fremstilling af handelslovgivningen og de nye veie, som den franske handelspolitik bør slaa ind paa, for at forbedre sine chancer paa de fremmede markeder eller for at finde indpas paa nye.

Betydningen af vedkommende lands finansielle love saavel som Frankriges.

Betydningen af de gjældende handelstraktater, og hvad deri burde søges ændret.

Desuden skal konsulerne indberette om alt, som kan have interesse for Frankriges handel og industri.

De østerrigsk-ungarske konsuler skal i sine aarsberetninger omhandle handelen inden konsulatdistrikterne saavel tillands som tilsjøs, saavel export og import som gennemgangshandelen med tilføjelse af talangivelser, varernes gennemsnitspris, vekselkurs, skibsfragter, fortegnelser over vareoplag, produktionsforholde, aarets høst m. v.

Endvidere skal konsulerne omhandle de forholde, der har haft indflydelse paa handelens og skibsfartens gang i det forløbne aar, og særlig skal der gives en oversigt over den handels- og skibsfartssamfærdsel, der har fundet sted mellem vedkommende land og Østerrige og Ungarn, og udtalelse om de faktorer, der vil have indflydelse paa denne.

De amerikanske konsuler skal berette om vedkommende lands arbejdsforholde, arbejdstid, arbejdsbetingelser, arbejderforeninger, streiker og produktionsforeninger.

Om manufaktur, om opfindelser paa industriens og agerbrugets omraade, om kapitalanbringelser i den ene eller anden branche, om handelens opgang og nedgang, prisforandringer og vekselkurs.

Om lovgivning, skattesystemet, toldtarifer, karantæne, finants- og bankvæsen, samfærdselsmidler, om statsforvaltningen og dennes virksomhed, om offentlige foretagender, om tekniske og industrielle skoler, og endelig skal konsulerne indsende saavidt muligt udtømmende statistik over handelen, skibsfarten og industrien.

Man vil af det foran anførte se, at samtlige her nævnte stater vil af sine konsuler i deres aarsberetninger have en oversigt over handelens gang i sin almindelighed, ledsaget af officielle statistiske tabeller. Desuden forlanges en sammenlignende oversigt mellem hjemlandets handel og visse fremmede landes og gjerne en slags orienterende bearbejdelse af stoffet. Saavidt muligt bør fremstillingen over export og import af de forskellige varer være detaljeret, og bør de faktorer paapeges, som har været medvirkende til, at en enkelt vare fra hjemlandet har tabt eller vundet paa det fremmede marked.

Aarsberetningerne bør ogsaa behandle mere indgaaende vedkommende lands produktionsevne — saavel raastoffe som fabrikata —, aarets høst, befolkningens tilvækst m. v. Alt dette spiller nemlig en rolle ved bedømmelsen af vedkommende lands konsumtionsevne. Af betydning vil det ogsaa være at medtage i aarsberetningerne, saaledes som enkelte konsulatinstruktioner udtrykkelig paa-byder, en oversigt over de forskellige oplagrede varers mængde paa pladsen i offentlige og private lagerrum. Dette vil nemlig for det senere markeds stilling have stor indflydelse paa den eventuelle prisdannelse. Herunder hører ogsaa, at man beretter om alt, der kan bevirke store leverancer, f. eks. nyanskaffelse af vaaben til det fremmede lands arme, oprettelse af fabrikker, for hvis drift visse raastoffe er nødvendige m. v.

Oplysninger om varekvanta paa pladsen kan ofte være særdeles vanskelige at skaffe tilveie — man har her ingen støtte i officielle data, og en konsul maa søge at faa saavidt mulig paalidelige oplysninger ved henvendelse til sagkyndige personer, som han maa søge at komme i forbindelse med.

Naar man læser de tyske konsulers aarsindberetninger, vil det straks slaa en, med hvilken nøiagtighed og i hvilket stort omfang de forskjellige varers priser igjennem aarets løb behandles. Disse slags angivelser turde imidlertid bedst finde plads i specialindberetninger, om de overhovedet skal kunne faa nogen mere direkte indflydelse paa handelens gang. Ved kun at finde plads i aarsberetningerne har disse meddelelser liden betydning. Paa dette omraade maa der handles hurtig, og der turde være meget, som talte for, at ogsaa konsulerne ved given leilighed burde bruge telegrafene ved slige meddelelser. Denne fremgangsmaade er heller ikke ukjendt for de amerikanske konsuler og diplomater.

De øvrige forhold, som en konsul bør behandle, varierer som før sagt efter det lands interesser, som han repræsenterer, og efter det steds forhold, hvor han er ansat.

Alt af handelspolitisk interesse bør være gjenstand for en konsuls opmærksomhed.

I de senere tider kan man i konsulatindberetninger se meget nøie omtalt den behandling, som enhver vare bør faa, for at vinde indpas paa markedet. Særlig er det af betydning, at konsulerne gjør opmærksom paa, hvorledes stedets smag er med hensyn til varernes indpakning, form og udstyr overhovedet. Man maa her rette sig efter, hvad det kjøbende publikum paa pladsen ønsker. De her nævnte forhold spiller en stor rolle for varens omsætning. En konsul bør gjøre alt, hvad han kan, i denne henseende. Han bør indkjøbe og indsende mønstre og i visse tilfælde lade illustrationer medfølge beretningen. Disse indsendte mønstre bør opbevares, og alle interesserede kredse bør saavidt mulig gives anledning til at tage samme i øiesyn. Paa dette omraade er det, at de nu i flere lande oprettede handelsmusæer og oplysningskontorer for udenrigsk handel har faaet særdeles stor betydning.

Oplysningsbureauer og handelsmusæer.

Da saavel handelsmusæer som oplysningsbureauer for udenrigsk handel staar i allernøieste forbindelse med konsulernes rapportvirksomhed, skal jeg tillade mig i denne forbindelse at omtale disse institutioner noget nøiere.

Handelsmusæerne har til formaal dels at give hjemlandets exportører anledning til at gjøre sig bekendt med de fremmede landes markeder gjennem de fra forskjellige kanter — særlig gjennem landets konsuler — indsendte prøver enten af handelsartikler, der findes paa vedkommende markeder, og som skriver sig fra andre fremmede lande, eller af raaprodukter, der kan indføres til hjemlandet, dels at gjøre udenlandske kjøbere bekendt med vedkommende lands produkter (exportmønsterlagere). Nogle musæer har indrettet sine lagere med begge disse formaal for øie — de fleste har dog kun som

formaal at tjene til vejledning for hjemlandets industridrivende og exportører. Saa vel handelsmusæer i egentlig forstand som exportmønsterlagere er i de fleste lande blevne oprettede i begyndelsen af ottiaarene.

Til de fleste handelsmusæer er knyttet oplysningsbureauer, der meddeler alt vedkommende varer, fremmede markeders stilling, fragter og toldsatser m. v. Disse oplysningsbureauers betydning synes i den almindelige opinion stadig at stige. Bureauerne staar i livlig korrespondance med landets konsuler, som paa denne maade faar anledning til at virke paa en, om end indirekte, saa dog særdeles effektiv maade til fremme af hjemlandets udenrigske handel. Bureauerne holder ogsaa ofte egne korrespondenter og nyttiggjør naturligvis ogsaa rapporter fra fremmede landes konsuler samt oplysninger af interesse i fremmede landes fagskrifter og aviser.

I Tyskland har man udenfor exportmønsterlagerne merkelig nok kun et handelsmuseum i Frankfurt a. M. Noget centralt oplysningsbureau til fremme af den udenrigske handel kjendes heller ikke i Tyskland.

Lige siden begyndelsen af ottiaarene har som før bemærket oprettelsen af et rigshandelsmuseum i Berlin været paa bane, uden at det endnu har ledet til noget resultat. „Deutscher Handelstag“, hvortil sendes delegerede fra samtlige tyske handelskamre, og som holder aarlige møder, har flere gange havt dette spørgsmaal under overveielse. Senest sommeren 1900 udsendte „Deutscher Handelstag“ et cirkulære til samtlige handelskamre og andre repræsentative foreninger for Tysklands handel og industri med anmodning om at faa deres udtalelse om ønskeligheden af oprettelsen af et centralbureau til fremme af den udenrigske handel.

I Tyskland findes dog flere exportmønsterlagere, der er oprettede af de mægtige private exportforeninger. Saadanne institutioner findes i Berlin, Dresden, Stuttgart, Frankfurt a. M., Köln og Mannheim.

Disse foreningers exportmønsterlagere, som er permanente udstillinger for vedkommende firmaers varer, tager sigte paa at give udenlandske kjøbere paa deres reiser til Tyskland en bekvem adgang til at gjøre sig bekendt med exportdygtige firmaer, disses salgsbetingelser, varernes kvalitet og pris m. v. De har ogsaa andre formaal for øie. Exempelvis kan nævnes, at de firmaer, der staar som medlemmer af „Export-Verein für das Königreich Sachsen“ i Dresden, erholder anvisning paa solvente kjøbere paa de forskellige handelspladse verden over, paa paalidelige agenter, meddeles oplysninger angaaende export og fremmede firmaers solvents, tilstilles vareprøver og ydes hjælp ved tvistigheder m. v. Alle disse oplysninger gives mod erstatning af porto og de med oplysningernes indhentelse paaløbne udgifter. Foreningen i Dresden har agenter snarst sagt overalt paa jorden for at skaffe afsætning for medlemmernes varer. (Se Adolf Berencreutz: Anstalter för utrikeshandels främjande, Stockholm 1900, p. 100).

Exportmønsterlagerne er vistnok aabne for alle, men forudsætningen er her som ved andre magasiner, at man kommer for at kjøbe. Da det for mange varers vedkommende er ønskeligt, at disse ikke er for alles blikke, er der anledning til at have disse indelaast i skabe, som kun aabnes for alvorlige kjøbere. Exportmønsterlageret i Dresden har en hel afdeling, hvori der findes

udstillet udenlandske artikler, der konkurrerer med foreningen paa vedkommende konsumtionspladse og raaprodukter til brug for den sachsiske industri.

Disse artikler er delvis hjemsendte af de tyske konsuler efter opfordring af exportforeningen, delvis samlede af foreningens agenter. Denne afdeling nærmer sig ved sine samlinger de egentlige handelsmusæer, men er det kun foreningens medlemmer, der gives adgang til samme.

I Frankrige findes intet centralt handelsmuseum i Paris, men ikke mindre end 20 lokale handelsmusæer i de forskellige byer i provinserne. Disse musæer ansees dog ikke for at spille nogen større rolle.

Det er „l'Office National du Commerce extérieur“, oprettet med statsbidrag af handelskammeret i Paris aaret 1898, som danner Frankriges centraloplysningsbureau til fremme af den udenrigske handel. „L'Office“ sorterer under det franske handelsministerium. Før dette institut oprettedes, havde man siden 1883 et slags oplysningsbureau, der var knyttet til handelsministeriet, men som aldrig synes at have magtet sin opgave paa en tilfredsstillende maade.

L'Office National du Commerce extérieur har til opgave at yde franske industridrivende og kjøbmænd kommercielle oplysninger, som kan bidrage til fremme af den udenrigske handel.

Disse oplysninger omhandler: raaprodukter og artikler, som Frankrige benytter til sin industri, konsumtion og transithandel, fremmede toldtarifer, havneafgifter, udsigter til, at franske produkter vil kunne finde afsætning paa fremmede markeder, betalingsvilkaar, emballage, oplysning om fremmede firmaers solvents, anvisning paa lønnende foretagender i udlandet, oplysning om transportomkostninger m. v.

Der er ikke knyttet noget handelsmuseum til l'Office, hvis hovedopgave er at give kommercielle oplysninger, men der indsendes stadig prøver fra dets korrespondenter, og har man ment, at der fra tid til anden bør holdes separate udstillinger for at vise, hvorledes varerne bør behandles for at kunne vinde indpas paa vedkommende marked, og hvorledes de bør indpakkes for transporten.

De franske konsuler staar i stadig rapport med l'Office, som endog kan korrespondere direkte med disse angaaende firmaers soliditet, børsnoteringer, varemængden paa visse markeder, fragttarifer m. v. Desuden tilstilles l'Office af det franske handelsministerium alle beretninger fra diplomater og konsuler, der kan være af interesse for samme.

For l'Office's virksomhed spiller de franske „conseillers du commerce extérieur“ en stor rolle. Disse er officielle korrespondenter saavel til l'Office som til det franske handelsministerium. De udnævnes ved et præsidentielt dekret blandt franske kjøbmænd og industridrivende saavel i som udenfor Frankrige. Hvervet er ulønnet, men titelen meget efterstræbt.

L'Office udgiver et eget organ „Informations et renseignements de l'Office National du Commerce extérieur“. Det udkommer nu kun nogle gange om ugen, men meningen er at lade det udkomme daglig.

L'Office har allerede betydelige resultater at opvise og synes at være benyttet i udstrakt grad saavel af private forretningsmænd som af franske handelskammer.

Saa vel Østerrige som Ungarn har handelsmusæer.

I Wien findes K. K. Österreichisches Handelsmuseum. Det eksisterer i sin nuværende skikkelse siden 1886. Musæets formaal er at fremme den østerrikske handel med udlandet. I særdeleshed søger det at fremme den østerrikske handel paa orienten og Østasien. Musæet har righoldige samlinger af handelsartikler, særlig orientalske og østasiatiske. Til musæet er knyttet som vanlig et oplysningsbureau for internationale told- og handelsforholde, fragttarifer og fremmede markeders stilling, større leverancer og kommercielle foretagender i udlandet m. v. Musæet foranstalter forelæsninger over merkantile emner og udgiver fagskrifter for handelsverdenen.

Ogsaa musæet i Wien har sin største betydning ved sin oplysningsvirksomhed. Her som ved de fleste handelsmusæer finder man, at det er forbundet med uforholdsmæssig store omkostninger at holde samlingerne à jour.

De østerrigsk-ungarske konsuler benyttes meget sterkt af handelsmusæet ved indhentning af oplysninger af enhver art. Konsulerne indsender regelmæssig prisnoteringer og oplysninger om handelssædvanen paa vedkommende markeder m. v.

Konsulernes indberetninger gennemgaaes meget nøie af musæet og alt, hvad der kan være af speciel interesse for enkelte exportører eller industri-drivende, tilstilles disse gennem musæet. Musæet nyder en betydelig statsunderstøttelse. Direktøren for samme udnævnes af keiseren efter handelsministerens indstilling.

Handelsmusæet har to gange foranstaltet udstillinger i udlandet — i Zürich og Genf — med oplysningsbureauer for at skaffe den østerrikske export indpas paa det schweiziske marked.

Til musæet er siden 1898 knyttet „die Exportakademie des K. K. Österreichischen Handelsmuseums“. Denne høiere undervisningsanstalt, hvis elever har musæet og dets materiale til sin raadighed, har til væsentligt formaal at give unge mænd en solid og omfattende uddannelse for exporthandelen. Meningen er ogsaa at knytte enkelte udexaminerede elever nærmere til musæet, der sørger for deres videre uddannelse ved større firmaer i hjemlandet, forat de saa senere med understøttelse af musæet kan søge at fremme den østerrikske export paa oversjøiske steder.

Det ungarske handelsmuseum i Budapest fungerer nærmest som exportmønstrelager. Det tjener som mellemmand ved handelsafslutninger og modtager endogsaa varer i konsignation. Musæet har som vanlig et oplysningsbureau og et bibliotek. Det har et betydeligt statsbidrag. Det har flere filialer i Ungarn, Bosnien og Balkanlandene.

I Amerika har man „the Philadelphia Commercial Museum“, for hvis virksomhed de amerikanske konsuler er til overordentlig stor nytte. Musæet er grundlagt paa samlinger efter Chicagoudstillingen i 1893. Institutionen begyndte dog først sin virksomhed i 1897. Den er kommet istand ved betydelige bidrag fra den amerikanske stat, staten Pennsylvania og byen Philadelphia. Medlemskontingenten er 50 dollars pr. aar.

Musæets formaal er at fremme den amerikanske handel og bringe de amerikanske varer ind paa de flest mulige markeder. Musæet, hvis informa-

tionsbureauer staar i livlig korrespondance med de amerikanske konsuler, handelskamre og betydelige firmaer verden over, giver oplysninger til vedkommende interesserede paa hurtigst mulig maade om markedernes stilling og salgsbetingelserne for amerikanske produkter.

Musæets samlinger bestaar af raaprodukter og fabrikata fra de forskjellige lande, særlig skal de sydamerikanske produkter være sterkt repræsenterede.

Dette museums virksomhed har vundet almindelig anerkjendelse saavel i som udenfor Amerika.

2. De forskjellige slags indberetninger og tidspunktet for deres afsendelse.

Under foranstaaende afsnit sagde jeg, at det i de fleste lande, saaledes som i Tyskland, paahviler konsulerne at afgive aarsberetninger og særskilte beretninger i visse nærmere bestemte tilfælde. Disse sidste beretninger udfylder, som vi saa, for Tysklands vedkommende de førstnævnte, idet de behandler enkelte forhold og foreteelser inden et lands økonomiske liv og bringer disse til hjemlandets kundskab saa hurtig som muligt. Disse specialberetninger er af forskjellig art i de forskjellige lande.

Foruden „*mémoire annuel*“ kjender Frankrige „*rapports spéciaux*“ og „*notes périodiques*“. De franske konsulers *rapports spéciaux*, der indsendes, hver gang noget af interesse er at meddele, skal nærmest omhandle enkelte industrigrene i vedkommende land, hvor konsulen er ansat, endvidere produkter, som kan have interesse for den franske handel og industri. Konsulerne bør omtale alt, hvad der vedkommer disse produkter, som toldpaalæg, handelssædvane paa pladsen, kjøbernes smag, de bedste tider for varernes expedition m. v.

Saavidt muligt, og naarsomhelst det er nødvendigt, skal de franske konsuler indsende mønstre og illustrationer.

Notes périodiques, der bliver at indsende saa regelmæssig og hurtig som muligt, skal i en kortfattet form give oplysninger om det fremmede markedes stilling og om økonomiske forhold, der fortjener at komme snarest muligt til handlendes og industridrivendes kundskab. Disse *notes périodiques*, som skal indsendes hver fjortende dag, meddeles øjeblikkelig aviserne eller oversendes til vedkommende ministerium, som maatte have interesse af sammes indhold.

I den skrivelse, hvormed *notes périodiques* indsendes, bør konsulen give alle de oplysninger og forklaringer, som ikke indtages i den kortfattede tekst. Disse *notes périodiques* er beregnet paa at skulle offentliggøres i størst mulig udstrækning.

De østerrigsk-ungarske konsuler skal foruden aarsrapporter ogsaa indsende kvartals- og maanedsbberetninger. Disse er de saakaldte „*periodische Berichte*“. Desuden skal der ske indberetning til udenrigsministeren, hvergang der forefalder noget af særlig interesse, og kan endelig konsulerne gives specielle opdrag til undersøgelse af visse forhold. Kvartals-

og maanedsberetningerne omhandler gjerne de fremmede markeders stilling, varemængden paa pladsen, prisnoteringer m. v.

De ikke perodiske indberetninger omfatter gjerne toldforandringer, nye industrielle foretagender, forandringer i handels- og kreditlovgivningen.

I A m e r i k a, hvis konsuler ogsaa indsender aarsberetninger („commercial relations“) lægges dog ubetinget hovedvekten paa de specielle beretninger („consular reports“ og „special consular reports“). Disse er bekendte for sin praktiske og oversigtlige redaktion. I disse specielle beretninger behandles i almindelighed en enkelt industrigren, en enkelt handelsbranche eller et tema hentet fra landbrugets eller elektro-teknikens omraade. Disse slags indberetninger offentliggøres gjerne hver maaned. Vedkommende emne behandles i almindelighed særdeles indgaaende. Det forekommer meget hyppig, at den amerikanske regering forelægger konsulerne visse emner til undersøgelse. Paa denne maade kan der erholdes en alsidig behandling af samme stof.

Paa den anden side maa centralstyrelsen vide at vælge de rette emner og give de indkomne beretninger en oversigtlig affatning og sørge for en hurtig og hensigtssvarende offentliggørelse af samme.

Fæles for de fleste lande er den regel, at konsulerne i almindelighed ikke skal afgive nogensomhelst politiske rapporter, hvilket paa den anden side naturligvis ikke hindrer dem fra at omtale politiske begivenheder, som har havt indflydelse paa et lands økonomiske udvikling.

Næsten alle landes konsuler er paalagt at indberette til sit lands regering, naar pest, kolera og gul feber udbryder inden distriktet. Her bør efter omstændighederne telegrafen benyttes, og desuden bør der indsendes en efter de forskellige forholde affattet udførlig beretning om, hvorledes sygdommen optræder, og de forholdsregler, som er trufne for at bekjempe den. De fleste konsulatinstruktioner forlanger videre ogsaa indberetninger om alt, der kan være af interesse for det offentlige sundhedsvæsen i almindelighed: skolehygiene, oprettelse af arbejderboliger, foretagender for at sikre befolkningen et godt drikkevand, skibshygiene og medicinal- og veterinærstatistik m. v.

Flere landes konsuler er paalagt at indberette regelmæssig om bestemte forholde af særlig interesse for vedkommende land.

De tyske konsuler skal saaledes indsende fra visse pladse maanedsberetninger fra april til oktober over vedkommende lands avlinger og kornpriserne paa pladsen.

De franske konsuler skal give specielle indberetninger om vedkommende landes vinavl og phylloxera (en sygdom, der angriber vinstokken), om importen af fransk fisk paa stedet samt to gange om aaret — i juni og november — om vedkommende lands avling og kornpriserne, periodiske prisnoteringer for brød og kjød m. v.

De østerrigsk-ungarske konsuler skal ogsaa regelmæssig indgive beretninger af interesse for landbruget.

Af det foran anførte vil fremgaa, at de forskellige lande forlanger i sin almindelighed af sine konsuler:

- a. aarsberetninger,
- b. specialberetninger, der indsendes efter konsulens eget initiativ eller efter anmodning af vedkommende centralstyrelse.
- c. indberetninger af alment indhold, der indsendes, naar omstændighederne gjør en hurtig indberetning til vedkommende lands regjering nødvendig.

Udenfor disse tre slags indberetninger falder saa regelmæssige halvårs-, kvartals- og maanedsbberetninger, hvilke kræves af enkelte lande som f. ex. Østerrige-Ungarn.

Tyskland, Frankrige, Belgien og Holland kræver regelmæssige halvårs- eller maanedsbberetninger om aarets avling.

Der turde være meget, som talte for, at konsulerne mere end det hittil — udenfor Amerika — har været tilfældet, forelægges, hvor omstændighederne gjør det ønskeligt, visse emner til behandling i specialberetninger til støtte for den hjemlige handel og industri. Fremfor alt bør der være et bestemt system for konsulernes indberetninger — uden dette nytter det lidet, at der skrives ofte og meget.

3. De konsulære indberetningers kilder.

Handelskamre.

De fleste landes regjeringer forudsætter saaledes som Tysklands, at konsulernes beretninger saavidt muligt bør støtte sig paa officielle data. Dette er ogsaa som oftest grunden til, at aarsberetningerne fra visse lande, hvor den endelige statistik over handel og skibsfart udkommer sent, først kan indsendes ud paa sommeren. Ved anførsler af et lands ind- og udførsel m. v. er man i almindelighed nødt til at følge den officielle statistik og andre officielle meddelelser. Paa den anden side maa ikke en konsul nøie sig med kun at hente sit stof fra officielle kilder, fra tidsskrifter, fagskrifter og dagspressen — han maa selv saaledes have fulgt med i det forløbne aar, at han ogsaa kan bygge paa egen erfaring og iagttagelse og med kritik forstaa at anvende de oplysninger, som han maatte kunne erholde fra forretningskredse. Hovedsagen er nemlig, at de oplysninger, som en konsul bygger paa, er saa paalidelige som muligt. Der er meget, som taler for, at konsulerne i almindelige udtryk nærmere betegner, hvorfra de har sine oplysninger — om fra officielle kilder eller fra private personer. Særlig turde dette være ønskeligt ved angivelse af statistiske oversigter. (Se „die Berichterstattung der Konsularämter“ af dr. jur. Hatschek, optaget i Gustav Schmollers „Jahrbuch“ for 1890, 3die hefte p. 73.)

De tyske konsulater har paa de fleste pladse stor hjælp ved udarbejdelsen af sine indberetninger ved de oplysninger, som de kan indhente hos sine landsmænd paa stedet. Tyske forretningsmænd findes jo overalt i verden og ganske sikkert der, hvor der findes consules missi.

Paa enkelte vigtige handelspladse er tyske kjøbmænd givet titel af konsul og attacheret vedkommende konsulat som „kaufmännischer Beirath“ for at staa den udsendte konsul bi med kommercielle oplysninger.

Handelskamre.

Enkelte landes konsuler har de bedste kilder for sine indberetninger i de paa pladsen eller i vedkommende land af deres landsmænd oprettede handelskamre. Som bekjendt har de fleste lande inden sine grænser i alle byer af nogen betydning handelskamre eller lignende institutioner. Tyskland har saaledes ifølge „Deutsches Handelsarchiv's“ januarhefte for 1901 ikke mindre end 162 handelskamre og „kaufmännische Korporationen“. Disse handelskamres hovedopgave er vistnok ikke direkte at fremme den udenrigske handel, men ogsaa paa dette omraade sørger de for at varetage paa bedste maade hjemlandets interesser.

Handelskamrene i fremmede lande er derimod beregnet paa direkte at værne om og fremme hjemlandets udenrigske handel. Flere landes regjeringer har taget initiativet til oprettelsen af handelskamre i udlandet. Dette er ikke tilfældet med Tyskland. Af tyske handelskamre i udlandet findes kun to — et i Bryssel og et netop oprettet i Konstantinopel. Begge disse er ganske private institutioner uden den ringeste forbindelse med den tyske regjering.

Det tyske handelskammer i Brüssel er oprettet i 1894. Det opfatter selv sin opgave paa følgende maade: „die Gesamtinteressen des deutschen Handels und der deutschen Industri, soweit Belgien in Betracht kommt, durch Rath und That nach Kräften zu pflegen und zu entwickeln“. Dets virksomhed betegnes som særdeles tilfredsstillende. Dets aarsberetninger tyder ogsaa paa, at det ved flere leiligheder har ydet hjemlandets handel betydelige tjenester. Ifølge handelskammerets statuter besvares ethvert spørgsmaal, som rettes til det, hvad enten det kommer fra tyske myndigheder, legationer, konsuler, handelskorporationer eller private personer. Aktive medlemmer kan enhver tysk borger eller efterkommer i første led af disse blive — endvidere personer af fremmed nationalitet, der repræsenterer tyske handelsinteresser i Belgien. Vedkommende maa desuden være indehaver af et firma. Kontingenten er frcs. 20 pr. aar. I spidsen for handelskammeret staar et forstanderskab paa mindst 12 og høist 24 medlemmer.

Den tyske konsul har — om han ønsker det — sæde og stemme ved forstanderskabets forhandlinger.

Den tyske regjering synes at nære ringe interesse for officielle handelskamre i udlandet. Ligesom det tyske handelskammer i Brüssel er fremstaaet efter rent privat initiativ, er der den dag idag efter dets 6-aarige, som man mener betydningsfulde virksomhed, intet som tyder paa, at den tyske regjering paa nogen maade vil træde i forbindelse med samme og derved give det et officielt stempel. Som følge heraf staar ogsaa de tyske konsuler i Belgien vedkommende kammer ganske fjernt. Dette er saameget merkværdigere, som flere handelskamre i Tyskland ligesom en række indflydelsesrige mænd paa handelens omraade ved forskellige leiligheder har taget ordet for, at Tyskland burde oprette officielle handelskamre i udlandet. Den tyske regjering skal imidlertid være af den mening, at handelskamre i udlandet mere tjener til at fremme de i udlandet etablerede tyske handels-huses særinteresser end den hjemlige handel i almindelighed, og desuden maatte man omvendt finde sig i, at fremmede lande etablerede

lignende officielle institutioner i Tyskland, hvad regjeringen nok af forskellige grunde skal anse som lidet ønskeligt. Denne mener endvidere, at de tyske konsuler kan paa anden tilfredsstillende maade tilvejebringe de fornødne oplysninger, og formener, at disse som oftest vil være paalideligere end de, som gives af handelskamrene og fremfor disse ganske upartiske. Som før bemærket har de tyske konsuler i almindelighed udmerket adgang til at skaffe sig oplysninger hos de paa pladsen værende tyske kjøbmænd, og kan de ved anvendelse af den fornødne kritik og ved at indhente oplysninger om samme ting fra flere hold som oftest afgive til regjeringen særdeles paalidelige beretninger. Det turde saaledes være sandsynligt, at oprettelsen af officielle tyske handelskamre i udlandet ikke vil ske i nogen nærmere fremtid.

De Forenede Stater synes heller ikke at have nogen tro paa nytten af handelskamre i udlandet. Saavidt vides har dette land kun et i Paris.

I Frankrige, hvor de indenlandske handelskamre i lange tider har spillet en fremtrædende rolle, har staten siden begyndelsen af ottiaarene oprettet en række handelskamre i udlandet. Disse staar i stadig forbindelse med det franske handelsministerium, med hvem de korresponderer direkte, saavel som med de franske legationer og konsulater. Oprettelsen af disse kamre stod i intim forbindelse med kravet paa reform inden det franske konsulatvæsen. Inden en mængde generalkonsulatdistrikter findes et handelskammer. Disse formenes at være af stor betydning for de franske konsulators virksomhed. Den franske konsul paa vedkommende sted er ærespræsident i de af handelskammerets møder, hvori han deltager.

Frankrige har ikke mindre end 26 officielle handelskamre i udlandet, nemlig i London, Amsterdam, Antwerpen, Brüssel, Charleroi, Liège, Barcelona, Valencia, Madrid, Lissabon, Milano, Rom, Neapel, Genf, Konstantinopel, Athen, Alexandria, Smyrna, New-York, Montreal, Havana, Buenos Aires, Rosario, Montevideo, Port Louis og Galveston.

Foruden med handelskamrene i udlandet konfererer de franske konsuler i handelspolitiske spørgsmaal ogsaa med de før omtalte franske „conseillers du commerce extérieur“, som findes overalt.

Østerrige-Ungarn oprettede sit første handelskammer i udlandet i Konstantinopel i 1870. Det tør være utvilsomt, at dette etableredes væsentlig af politiske grunde. Imidlertid ydede det den østerrigsk-ungarske handel saa betydelige tjenester, at regjeringen understøttede det efter kort tids forløb med ret betydelige pengesummer. Senere har regjeringen oprettet et handelskammer i Alexandria for at sikre hjemlandets handel i Ægypten. Yderligere er officielle handelskamre oprettede i London, Paris og Saloniki.

4. Offentliggjørelsen af konsulernes indberetninger.

Konsulernes indberetninger har, som før nævnt, den dobbelte opgave at holde hjemlandets myndigheder, der leder statens handelspolitik, à jour med, hvad der foregaar paa dette omraade i fremmede lande, og samtidig give forretningsverdenen paalidelige og hurtige meddelelser til fremme af landets handel

og industri. For at beretningerne skal kunne opfylde det sidstnævnte formaal, maa de faa en hensigtssvarende udbredelse inden alle interesserede kredse. Næsten alle stater lader konsulernes indberetninger offentliggjøre enten i et officielt tidsskrift eller i private fagblade. Desuden sender ofte centraladministrationen de forskellige handelskamre og større industrielle og kommercielle foreninger visse beretninger, som gennem vedkommende institutioner besørger bragt til de enkelte interesserede forretningsmænds kundskab. Dette sidste sker hyppig, hvor vedkommende beretning ikke bør offentliggøres, eller hvor det er af særlig vigtighed, at sammes indhold snarest muligt kan komme til de nærmest interesseredes kundskab.

Konsulernes aarsberetninger offentliggøres saavel i Tyskland som Frankrige og Østerrige-Ungarn i periodisk udkommende tidsskrifter.

I Tyskland offentliggøres konsulernes indberetninger i det af „Reichsamt des Innern“ udgivne tidsskrift „Deutsches Handels-Archiv“. Dette udkommer engang hver maaned, og hvert maanedshefte bestaar af to selvstændig paginerede afdelinger, hvoraf den første indeholder love og statistik, den sidste handelsberetninger fra ind- og udlandet. Abonnementsprisen er mk. 18 pr. aar.

Foruden at oversende Reichsamt des Innern konsulernes rapporter til offentliggørelse paa forannævnte maade tilstiller det tyske udenrigsdepartement ogsaa det preussiske ministerium for „Handel und Gewerbe“ de beretninger, som har en speciel interesse for visse forretningsbrancher i Preussen.

Konsulernes indberetninger optages i Tyskland ogsaa regelmæssig i uddrag i de forskellige private tidsskrifter.

Siden slutningen af aaret 1899 har Reichsamt des Innern ogsaa begyndt at udgive visse af konsulernes beretninger hurtigst muligt, hvor omstændighederne gjør dette ønskeligt. Disse publikationer, der kaldes „Nachrichten“ og „Berichte“ faaes ikke tilkøbs i handelen, men tilstilles kun de tyske handelskamre og større handelsforeninger. Disse hurtige meddelelser har vakt almindelig tilfredshed hos den tyske handelsverden, som længe har klaget over den sendrægtige offentliggørelse i „Deutsches Handels-Archiv“, der kun udkommer en gang om maaneden.

Man har forøvrigt i Tyskland sterkt kritiseret den maade, hvorpaa konsulernes indberetninger bringes til almenhedens kundskab, og den behandling og redaktion, som de er undergivne. For det første finder man det ganske unødigt og tidsspildende, at udenrigsdepartementet skal tjene som et „oversendelsesbureau“ af beretningerne ligeoverfor „Reichsamt des Innern“. Desuden finder man, at „Handels-Archiv“s redaktion er upraktisk for forretningsverdenen. Man savner en systematisk udarbejdelse af stoffet, en veiledende oversigt, der kan lette de interesserede i at finde sig tilrette med de talrige og vidtløftige rapporter. „Die Aeltesten der Kaufmannschaft“ i Berlin har i de seneste tider taget ordet for en reform paa dette omraade og foreslaaet oprettet et centralbureau, der skulde bearbejde de indkomne konsulatrapporter og vejlede alle interesserede med at finde de oplysninger, som de maatte ønske. Til vedkommende centralbureau skulde være knyttet en righoldig prøvesamling over de forskellige handelsartikler fra de fremmede markeder i lighed med den, som findes ved „the Philadelphia Commercial Museum“.

Man har endvidere ment, at de tyske konsulers indberetninger, hvis grundighed og paalidelighed forøvrigt er almindelig anerkjendt, mangler en indre kontinuitet i behandlingen af stoffet. Ved den maade, hvorpaa de bearbejdes og udgives, er de i end ringere grad istand til at give den fornødne samlende og sammenhængende oversigt over et enkelt lands økonomiske liv. Man har villet have indført i Tyskland den i England brugte fremgangsmaade, hvorefter hver af konsulernes aarsrapporter danner et eget hefte. Beretningerne over et land bliver her samlede i ét bind og danner saaledes et let overskueligt hele. Har man interesse af at søge oplysninger om et enkelt land, finder man stoffet samlet og oversigtlig behandlet og slipper at anskaffe sig hele aargange af forholdsvis kostbare tidsskrifter som „Deutsches Handels-Archiv“ for af disse at gjøre et majsommeligt uddrag for at kunne faa samlet det stof, som man behøver.

Konsulernes rapporter, der ofte er meget detaljerede og indeholder mange ting af interesse ogsaa for andre end de store industridrivende, de store handels- og exporthuse, har man troet burde søges udbredt til langt videre kredse end hidindtil skeet. For ogsaa at naa frem til de mindre forretningsdrivende burde stoffet behandles populært og offentliggjørelsen ske i en form, som sikrede en stor læsekreds. Dette arbejde kunde maaske overtages af handelskamrene eller store handelsforeninger, der bedst vilde forstaa at ordne stoffet og gjøre de uddrag, der var af interesse for vedkommende kredse. Meget talte ogsaa for, at man satte sig i regelmæssig forbindelse med dagspressen for disse publikationer.

I Tyskland, hvor man med opmærksomhed følger alle de foranstaltninger, som Amerikas Forenede Stater træffer for at fremme landets handel og industri, har man særlig med dette lands eksempel for øie i den senere tid sterkere end nogensinde reist kravet paa at nyttiggjøre konsulernes rapportvirksomhed mere end hidtil skeet.

8

Naar de amerikanske konsulers rapporter betændig fremhæves som mønsterværdige, saa turde dette nærmest have sin grund i det amerikanske system, i de indgaaende instruktioner, som centralstyrelsen paa dette omraade giver konsulerne, og paa den hurtige og praktiske maade, hvorpaa rapporterne bringes til almenhedens kundskab.

Indberetningerne fra andre landes konsuler er sikkerlig lige indgaaende og paalidelige som de amerikanske konsulers, men det er systemet, som ogsaa paa dette omraade gjør, at det amerikanske konsulatvæsen virker saa fortrin ig.

Det amerikanske „Bureau of foreign Commerce“ udgiver konsulernes specielle rapporter, straks de indkommer, som „Advance Sheets of Consular Reports“. Denne „Advance“ udkommer daglig og spredes i tusinder af eksemplarer. Aarsrapporter og andre periodiske indberetninger fra konsulerne udkommer i maanedshefter som i de fleste andre lande. Den amerikanske dagspresse indeholder stadig lange uddrag af konsulernes beretninger, som ogsaa paa denne maade faar en hurtig og stor udbredelse.

De amerikanske konsuler faar meget liberalt erstattet de udgifter, som medgaar for at skaffe tilveie saa paalidelige og værdifulde oplysninger som muligt for deres indberetninger, og paa den anden side bevilges der

rigeligt til sammes offentliggjørelse (ca. kr. 75 000 pr. aar). Der hersker almindelig enighed om, at disse penge er vel anvendte.

De amerikanske konsulers aarsberetninger forelægges hvert aar for kongressens medlemmer i en af statssekretæren bearbejdet, oversigtlig form, som skal tjene til at orientere medlemmerne angaaende fremmede landes handelspolitik og verdenshandelens gang i almindelighed.

I Frankrige offentliggøres konsulernes beretninger — saavel aarsrapporterne som de specielle rapporter — i det ugentlig udkommende tidsskrift „Moniteur Officiel du Commerce“. Rapporterne medfølger dette blad i separate hefter hver uge. Forøvrigt indtages uddrag af beretningerne i „bulletins du ministre de l'agriculture“, „bulletins des travaux publics“ eller „bulletins du ministre des finances“; „Annales du commerce extérieur“ og „revue d'administrations“ etc.

„Le Moniteur Officiel du Commerce“, der udgives af det tidligere omtalte „l'Office National du Commerce extérieur“, bestaar af to dele: „Partie officielle et administrative“, hvorunder indtages konsulernes rapporter, og „Informations et renseignements“. Første del redigeres af det franske handelsministerium, sidste del af „l'Office National du Commerce extérieur“.

I Østerrige offentliggøres konsulernes aarsberetninger i det af handelsministeriet udgivne maanedsskrift „Austria“. Beretningerne følger dette tidsskrift i særskilte hefter. Desuden offentliggøres konsulernes aars-, kvartals- og maanedsbere'tninger i tidsskriftet „das Handelsmuseum“, der udgives af det før omtalte K. K. Österreichisches Handelsmuseum i Wien. „Das Handelsmuseum“, der ansees for at være et særdeles vel redigeret tidsskrift for handel og industri, udkommer en gang om ugen.

Endelig har man sørget for, at konsulernes beretninger, der indsendes udenfor de periodisk afgivne, og som er af aktuel interesse, kan blive offentliggjorte nogle dage, efterat de er indkomne til udenrigsministeriet. Disse trykkes i „Österreichisch-Ungarische Consular-Correspondenz, Publications-Organ der commerciellen Berichte der kaiserlichen und königlichen Konsularämter“. Dette blad udkommer 3 gange om ugen.

Det forekommer oftere, at indholdet af konsulernes indberetninger ikke egner sig til offentliggjørelse, da dette kunde skade vedkommende hjemlands interesser. Saadanne bringes i Tyskland videre som „fortrolige meddelelser“ paa den maade, at indenrigsministeriet overgiver dem til handelskamrene, der besørger dem bragt til vedkommende interesseredes kundskab. Hvor meddelelserne bør holdes saavidt muligt hemmelig, eller hvor disse er af særlig delikat natur, sendes de ofte fra udenrigsministeriet til vedkommende steds administrative myndighed, der mundtlig bringer dem til vedkommende interesseredes kundskab.

C. Korrespondance med private personer. Andre maader, hvorpaa en konsul kan søge at fremme hjemlandets handelsinteresser.

Det er utvivlsomt, at et lands konsul ved en direkte korrespondance med hjemlandets forretningsmænd paa mange maader kan være disse til

megen nytte, og især vil konsulerne kunne skaffe dem ad denne vei paa en hurtig og letvindt maade paalidelige oplysninger af stor interesse. Grænserne for denne oplysningsvirksomhed er angivet høist forskjellig i de forskjellige lande. Alle er enige om betydningen af, at enhver interesseret i hjemlandet skal kunne henvende sig til sit lands konsul for hos ham at faa vejledning og oplysninger. Imidlertid har mange lande ikke troet at burde lade sine konsulers oplysningspligt være ganske ubegrænset, da konsulaterne paa denne maade lettelig vilde overlastes med anmodninger om oplysninger vedkommende forretningers soliditet og betalingsevne, med andragender om at skaffe agenturer o. s. v. Man har heri villet se en fare, da konsulen ved paa denne maade at varetage de enkeltes interesser vil kunnehindres fra paa en tilfredsstillende maade at opfylde sin hovedopgave, der til alle tider bør være at søge fremmet hjemlandets interesser i almindelighed.

I mange lande, som f. ex. Italien, Spanien og Rusland, er derfor konsulernes baade pligt og ret til at meddele oplysninger paa private henvendelser særdeles indskrænket. Frankrige og Østerrige-Ungarn indtager et mellemstandpunkt. Her bør konsulerne i mange tilfælde kun besvare forespørgsler fra private gennem udenrigsministeriet eller gennem de før omtalte informationsbureauer i Wien og Paris. De franske konsulater bør aldrig udtale sig om handelskutymer paa pladsen, men henvise vedkommende, der maatte ønske deres udtalelse, til stedets autoriteter eller andre, der maatte antages at kunne give paalidelige oplysninger herom.

I Tyskland er man derimod — hvad der tør være det rigtigste — særdeles liberal i opfatningen af, hvad slags oplysninger man kan søge indhentet hos en konsul, og i hvilke sager man tør paakalde en konsuls bistand.

En tysk konsul maa blot ikke tabe hjemlandets fællesinteresse af syne for at kunne fremme de enkeltes interesser. Endvidere maa han selvfølgelig aldrig yde sin bistand til noget, som strider mod hjemlandets eller det fremmede lands love, eller til noget, som ikke vilde være passende for konsulens stilling. For visse nærmere bestemte tilfælde har rigskansleren ladet udgaa cirkulærer for at hindre, at konsulerne optræder som agenter eller kommissionærer. For besvarelse eller ikke-besvarelse af visse slags forespørgsler har der forøvrigt i praxis dannet sig bestemte regler, som med rigskanslerens samtykke følges af de fleste konsulater.

Er en konsul i tvivl om, hvorvidt en forespørgsel bør besvares eller ikke, bør han altid sende svaret gennem udenrigsdepartementet, forat dette kan træffe en nærmere afgørelse om, hvorvidt og paa hvilken maade svaret bør gives vedkommende. I visse tilfælde skal denne fremgangsmaade benyttes, nemlig naar oplysningerne er af almindelig interesse, f. ex. gjælder anerkjendte svindefirmaer, eller naar det gjælder forespørgsler, der har for øie at bevirke udvandring af tyske borgere til fremmede lande.

Forøvrigt ser man i Tyskland helst, at private henvender sig direkte til konsulerne, da man ved at lade sagerne gaa gennem udenrigsdepartementet som oftest kun spilder tid og bevirker, at dette departements arbejdsmængde unødigt forøges.

De tyske konsulater skal i almindelighed besvare enhver henvendelse, som

rettes til dem, selv om det kun er for at meddele, at de forønskede oplysninger ikke kan gives. En taushed fra konsulernes side vilde nemlig ofte bevirke en misstemning hos vedkommende spørger, der vilde kunne opfatte konsulens forholdende som ligegyldighed.

Hvor det gjælder rene handels- og skibsfartsanliggender, er en tysk konsuls oplysningspligt omtrent ubegrænset. Paa dette omraade benytter man ogsaa de tyske konsulater i stor udstrækning, og det ikke bare for at indhente oplysninger, men ogsaa for at faa sine interesser paa bedste maade varetagne i fremmede lande. Forespørgsler om handelssædvaner paa pladsen, om toldbehandling, om opgivelse af visse slags firmaer, besvares bestandig saa nøiagtig, som det lader sig gjøre. Hvor forespørgselen gjælder enkelte firmaers solvents, bør man i almindelighed henvise til et oplysningsbureau, da saadanne henvendelser kan blive misbrugt, og den mindste indiskretion vil kunne blive kompromitterende for vedkommende konsul. Hvad anmodninger om at inddrive fordringer angaar, saa sender de tyske konsulater til vedkommende debitor en trykt formular med forespørgsel, om vedkommende er villig til at betale. Denne skrivelse undertegnes i almindelighed ikke af konsulen, men af konsulatets kansler eller sekretær.

Hvor de tyske konsulater faar anmodning om at overgive en sag til domstolens afgjørelse, indskrænker disse sig i almindelighed til uden ansvar at opgive for vedkommende en eller flere advokater paa pladsen, som er konsulen kjendte som paalidelige. Konsulatet korresponderer i almindelighed ikke med vedkommende advokat. Sager overgives altsaa ikke, saaledes som det hos os hyppig forekommer, advokaterne gennem konsulatet.

Hvor oplysningernes tilveiebringelse er forbundet med omkostninger, er de tyske konsulater berettigede til at forlange betaling forskudsvis. Mange tyske konsulater benytter de hjemlige politimyndigheder som mellemmand ved oplysningernes meddelelse for gennem disse at sikre sig erlæggelse af de havte omkostninger.

Foruden ved sin rapportvirksomhed og korrespondance med hjemlandets forretningsmænd kan en konsul ogsaa paa mange andre maader bidrage til at fremme saavel den almene som de enkeltes handelsinteresser.

Det hænder hyppig, at vedkommende konsul i det land, han er ansat, faar mange forespørgsler om sit hjemlands handelsforholde fra vedkommende lands indvaanere. Saadanne forespørgsler bør en konsul være istand til at besvare saa tilfredsstillende og hurtigt som muligt. Hvert konsulat bør derfor være i besiddelse af nøiagtig udarbejdede fortegnelser over hjemlandets eksportører. Fortegnelser af denne art burde regelmæssig gennem konsulaterne tilstilles vedkommende lands handelskamre, handelskorporationer og større handelshuse for derved at sprede kjendskab til hjemlandets eksport.

Man har ogsaa villet gaa et skridt videre og faa oprettet mønsterlagere i mindre stil ved konsulaterne. Saavidt vides har et forsøg i denne retning været gjort ved enkelte amerikanske konsulater. Imidlertid turde dette indbære fare for, at konsulerne i særlig grad kom til at begunstige enkeltes interesser, og turde det være vanskeligt for en konsul i hans stilling paa denne maade at optræde som mellemmand mellem kjøber og sælger.

Der findes flere mønsterlagere udsendte fra forskellige lande paa fremmede pladse. Saaledes har flere store tyske exportforeninger mønsterlagere paa vigtige handelspladse — især i fjerntliggende lande. Frankrige har enkelte mønsterlagere — knyttede til handelskamre i udlandet. Disse mønsterlagere synes at have meget for sig. Konsulerne staar her ganske frie og har ingen direkte befattning med sælger og køber. De vil kunne henvise køberen til vedkommende mønsterlagere, hvis virksomhed en konsul altid bør følge med den største interesse og yde al den hjælp og støtte, han formaa.

D. De tyske konsulers forhold til handelsflaaden.

1. Indledning.

Ifølge den tyske rigsforfatning danner de forskellige forbundsstaters handelskibe tilsammen en koffardiflaade med fælles flag.

Den tyske handelsflaade, der i 1890 talte 3 594 registrerede skibe, hvoraf 815 dampskibe med tilsammen 1 320 721 netto registertons, havde en besætning paa 37 887 mand. I 1900 bestod handelsflaaden af 3 760 registrerede skibe, hvoraf 1 294 dampskibe med tilsammen 1 737 961 netto registertons og 44 886 mands besætning.

De tyske konsuler skal paa enhver mulig maade søge at varetage den tyske handelsflaadens interesser i fremmede lande og vaage over, at de tyske love og bestemmelser vedkommende handelsmarinen følges, samt i en række af tilfælde sørge for at opretholde orden og disciplin ombord i fartøjerne (se lov af 8de november 1867, efter hvis § 33 „die Konsulen sind befugt über die Schiffe Polizeigewalt auszuüben“).

Som før omtalt er konsulernes myndighed ligeoverfor fartøjerne besætning nu begrænset i alle civiliserede lande, hvor de ikke længere har jurisdiktion. Da et handelsfartøj i fremmede havne er underkastet vedkommende lands jurisdiktion, skulde derfor strengt taget enhver forbrydelse, som begaaes ombord, medens fartøjet er i havn, blive at behandle af vedkommende lands domstole paa samme maade som en forbrydelse begaaet i land af et fremmed fartøjs besætning.

Imidlertid har man udvidet den konsulen i alle lande anerkjendte ret til alene at skride ind ved disciplinære forseelser, begaaet ombord, til ogsaa at gjælde ligeoverfor forbrydelser, naar disse er begaaede ombord, selv om fartøjet ligger i havnen, af en af skibets mandskaber mod en anden af skibets besætning eller mod en sjømand tilhørende et andet fartøj af samme nation (se Guide pratique des Consulats II, p. 156).

Denne opfatning, der først gjordes gjældende af Frankrige, er tiltraadt af de fleste europæiske lande. Selv ved svære forbrydelser skrider saaledes ikke stedets myndigheder ind uden efter opfordring af vedkommende konsul, naar de forannævnte betingelser er tilstede. Hvis den offentlige ro og orden i havnen eller i staden er forstyrret ved den begaaede forbrydelse, vil stedets myndigheder i almindelighed gjøre sin ret gjældende til at skride ind.

Vedkommende steds myndigheder skulde ogsaa have ret til uden videre at foretage undersøgelser og besigtigelser ombord i de i havnen liggende fremmede fartøier. Imidlertid tør man sige, at det nu er en almindelig gjældende regel, at saadanne undersøgelser ombord i fremmede fartøier aldrig foretages, uden at vedkommende konsul er varslet, forat han kan være tilstede. Den internationale høflighed gaar i denne henseende, saavidt jeg har bragt i erfar- ring, særdeles langt. Hvis f. ex. en norsk søjmand, som desertør fra et russisk fartøj, er kommet ombord i et norsk fartøj i samme havn, vil i almindelighed vedkommende politimyndighed, der af den russiske konsul er bleven anmodet om at føre vedkommende desertør tilbage til det russiske skib, ikke gaa ombord i det norske fartøj, hvor den rømte søjmand vides at befinde sig, uden at den norske og svenske konsul paa stedet har givet sit samtykke hertil.

Det strenge grundprincip, at alle handelsskibe helt er underlagt stedets myndigheder, er saaledes temmelig svækket saavel ved de landene imellem indgaaede traktater som ved en international gjældende praxis. I særdeleshed gjælder det som sikker regel, at alle civilretslige stridigheder mellem skibsfører og mandskab helt er unddraget vedkommende steds myndigheder.

2. De tyske skibes flag og nationalitetsbevis.

Rigslov af 25de oktober 1867 angiver i sine §§ 1 og 2 de nærmere be- tingelser for, at de forskellige forbundsstaters skibe skal have ret til at føre rigssflaget.

Over de skibe, som hardenneret, føres der i de forbundsstater, som er be- liggende ved sjøen, skibsregistre. I Preussen er førelsen af skibsregistrene til- lagt „die preussischen Amtsgerichte“ i de forskellige havnebyer, i Hamburg „die Deputation für Handel und Schifffahrt“, i Oldenburg „das Departement des Innern“.

Naar et skib er indført i registret, udfærdiges for samme et certifikat, der indeholder de i registret indførte angivelser (navn, størrelse, rederne, datum for udfærdigelsen m. v.), og som tjener som bevis for, at skibet har ret til at føre rigets handelsflag.

Siden aaret 1881 kan de tyske skibsførere orholde et bekræftet uddrag af certifikatet af vedkommende registerfører, hvilket dokument er tilstrækkeligt for fremmede landes havne og toldmyndigheder for at bevise fartøiets natio- nalitet og størrelse.

De tyske konsul, der aldrig kan fungere som registerførere, er paa det strengeste forbudt efter anmodning af vedkommende skibsfører at foretage nogensomhelst rettelse i certifikatet betræffende indtraadt forandring i eiendoms- forholdet eller lignende. I tilfælde af et skibs pantsættelse vil dog en konsul, som vi senere under D.8 skal se, kunne efter anmodning af en registerfører paaføre certifikatet en bemærkning om, at skibet er pantsat.

Ved indførelsen i skibsregistret erholder de tyske skibe sit kjendingssignal. „Kaiserliches Schiffsvermessungsamt“ i Berlin staar i spidsen for de myndig-

heder, som i de forskellige forbundsstater foretager maalingen af de tyske skibe. Der udfærdiges for hvert skib et maalebrev, hvis indhold indtages i skibets certifikat. Skibets drægtighed indhugges altid i en af dæksbjælkerne, saa det let kan sees.

Naar tyske borgere køber eller lader bygge fartøier i fremmede lande, kan disse foreløbig, ifølge lov af 25de oktober 1867 § 16 (jfr. konsulatinstruktionens § 30), erholde en attest (konsularisches Flaggenattest) af vedkommende konsul for, at skibet har ret til at føre det tyske handelsflag. Attesten udfærdiges af den konsul, inden hvis distrikt eiendomsovergangen finder sted. En saadan „Flaggenattest“ gjælder kun for et aar. Vil man have udfærdiget et endeligt certifikat for fartøiet, maa dette først indføres i et af de tyske skibsregistre. Dette kan ske, uden at vedkommende fartøj kommer til tysk havn, og uden at det maales af tyske myndigheder. Ved konsulens mellemkomst gives vedkommende registerfører alle de for indførelsen i skibsregistret nødvendige oplysninger, som konsulen i almindelighed vil kunne skaffe tilveie. Foreløbig nøier man sig med en fremmed myndigheds angivelse af fartøiets størrelse, der fastsættes endelig, første gang fartøiet kommer til tysk havn, hvor det maales af vedkommende myndighed.

En „Flaggenattest“, som erstatter et endeligt certifikat for et tidsrum af indtil et aar, kan dog ikke udstedes af en konsul, naar det endelige certifikat er tabt eller blevet ugyldigt. Her maa skibsføreren anholde om et nyt certifikat hos vedkommende registerfører. Det eneste, en konsul under slige omstændigheder kan gjøre, er at give skibsføreren en attest om, at han, efter hvad skibsføreren og vidner har erklæret, anser vedkommende fartøj berettiget til at føre det tyske flag.

Denne konsulatattest vil alt efter omstændighederne kunne blive tillagt mere eller mindre vægt af fremmede andes myndigheder.

Før konsulen udsteder en „Flaggenattest“, skal han i henhold til instruktionens § 30 og cirkulærer af 2den juli 1876 og 7de december 1881 nøie undersøge, at skibets nye eiere virkelig er tyske borgere, og at de i lov af 25de oktober 1867 § 2 nævnte betingelser opfyldes, saafremt fartøiet eies af et aktieselskab. Disse „Flaggenattester“ indeholder omtrent de samme oplysninger, som vore midlertidige nationalitetsbeviser.

I krigstid er man meget forsigtig med udfærdigelse af „Flaggenattester“. Ifølge konsulatinstruktionen skal disse aldrig gives, naar fartøiet tidligere havde tilhørt en af de krigsførende nationers borgere. I alle tilfælde, hvor konsulen har mistanke om, at handelen sker pro forma, skal han heller ikke udfærdige „Flaggenattest“.

For at hindre, at usjødigtige skibe skal fare under tysk flag, er de tyske konsulater i britiske havne forpligtet til at lade ethvert indkjøbt skib undersøge af en af Board of Trades besigtigelsesmænd, før „Flaggenattest“ udfærdiges. En slig undersøgelse er dog unødvendig, hvis skibet i løbet af de sidste 6 maaneder er undersøgt og befundet sjødigtigt af enten Board of Trade, Germannischer Lloyd, Committee of Lloyds Register, Bureau Veritas eller British Corporation for the Survey and Registry of Shipping.

Ogsaa de tyske konsuler udenfor de britiske havne skal negte at udfærdige „Flaggenattest“, hvor de følger sig overbeviste om, at skibets forfatning indbærer fare for mandskab og ladning.

Naar en konsul har udfærdiget en „Flaggenattest“, skal han uopholdelig indberette dette til udenrigsministeriet og til vedkommende forbundsstats regering, hvor skibet hører hjemme.

Tyske fartøier paa under 50 kubikmeters brutto-rumindhold har ret til i henhold til lov af 28de juni 1873 § 1 at føre det tyske flag uden at være indført i noget register og uden certifikat.

Naar skibe af denne størrelse indkøbes i udlandet af tyske borgere, kan de uden videre heise det tyske flag. Hvis vedkommende eiere forlanger det, er, ifølge rigskanslerens afgjørelse, konsulerne forpligtet til at udstede en attest for, at vedkommende fartøi har denne ret.

De tyske konsuler er ved konsulatinstruktionens § 30 givet meget indgaaende forskrifter om paa det strengeste at vaage over, at de tyske fartøier fører det lovbestemte flag. Skulde en skibsfører have heist et flag, der paa nogensomhelst maade har et andet udseende end det lovbestemte, skal konsulen begive sig ombord i fartøiet og forlange det lovstridige flag nedheiset og ham overgivet. Gaar vedkommende skibsfører ikke godvillig ind herpaa, skal stedets politimyndighed tilkaldes, for at konsulens forlangende kan blive efterkommet. Om konsulen ikke kan opnaa politiets medvirken, skal han negte enhver befatning med fartøiet, saalænge dette ikke fører det lovmæssige flag.

Fører omvendt et fartøi uretmæssig det tyske flag, skal ogsaa konsulen skride ind for at hindre et saadant misbrug. Han bør under saadanne omstændigheder henvende sig til stedets myndigheder eller for tilfælde til konsulen for det land, under hvis flag skibet skibet rettelig skulde fare. Desuden bør indberetning straks ske til udenrigsdepartementet og til vedkommende skibsregisterfører.

Lov af 25de oktober 1867 sætter i sin § 13 straf for en tysk skibsfører, der uden at have lovlig ret farer under tysk flag, til 1 500 thalers bøde eller til 6 maaneders fængsel. Skibet kan ogsaa blive at konfiskere.

Der turde være al grund til at faa lignende bestemmelse angaaende flaget for norske skibes vedkommende. Hvis en norsk skibsfører i fremmede havne heiser et andet flag end det lovbestemte, burde dette konfiskeres ved konsulens foranstaltning, og skibsføreren ilægges en klækkelig bod.

Naar tyske fartøier mister sin nationalitet ved salg til fremmede lande eller gaar tabt, skal konsulen indsende skibets certifikat til vedkommende registreringsmyndighed i Tyskland, hvor skibet var hjemmehørende.

Til et tysk fartøis skibspapirer hører foruden nationalitetscertifikatet (eller for tilfælde „Flaggenattesten“ ogsaa folkelisten (die Musterrolle), som nedenfor vil blive nærmere omhandlet.

3. Skibsførerens pligt til at melde skibets ankomst paa konsulatet.

I henhold til lov af 25de marts 1880 skal enhver tysk skibsfører melde sit skibs ankomst for vedkommende tyske konsul. Anmeldelsen skal foregaa inden de to nærmest følgende dage efter skibets ankomst. Før skibet forlader havnen, skal skibsføreren ligeledes melde dets afgang for konsulen. Anmeldelsen kan foregaa mundtlig ved fartøjets fører eller skriftlig overensstemmende med følgende formular:

Skibets X's ankomst til havn.

Skibsfører N. N.

1. Kjendingssignal:
2. Hjemsted:
3. Skibets art:
4. Tonnage:
5. Eiernes eller den korresponderende reders hjemsted:
6. Sted og tid for certifikatets eller flagattestens udstedelse:
7. Naar og hvor folkelisten er udfærdiget:
8. Antallet af skibets besætning:
9. Antallet af de ankomne passagerer:
10. Angivelse af skibets ladning:
11. Stedet og tiden for reisen begyndelse:
12. Tiden for skibets ankomst i havnen:
13. Angivelse af de under reisen anløbne havne:
14. Opgivelse af skibets mægler paa stedet.

De under 1 til 6 nævnte angivelser kan ske ved fremlæggelse af skibets certifikat eller flagattest. Folkelisten forbliver i konsulens besiddelse under skibets ophold i havnen.

Skibets afgang anmeldes efter følgende formular:

Anmeldelse af skibet X's afgang fra havnen.

Skibsfører N. N.

1. Bestemmelsesstedet.
2. Om skibet afgaar med ladning eller i ballast.
3. Dagen for skibets afgang.

Enhver tysk skibsfører maa have formularblanketter af forannævnte indhold ombord (cirkulære af 5te februar 1881). Naar blanketten er udfyldt, underskrives den af skibsføreren.

Over afgaaede og ankomne fartøier føres en protokol i det væsentlige overensstemmende med formularernes indhold.

Hvis en skibsfører ikke anmelder sit fartøj, eller hvis han negter at opgive de fornødne oplysninger, straffes han med bøder indtil 200 mk. Vedkommende konsul skal for tilfælde i henhold til konsulatinstruktionens § 31 straks afgive indberetning til rigskansleren.

Der hersker ikke anmeldelsespligt for skibe, der kun anløber havne for at vente paa vind, for at proviantere, tage lods eller hente ordre. Heller ikke behøver fartøier, der ikke opholder sig mere end 48 timer i en havn for at tage ombord ladning eller passagerer, at anmeldes paa konsulaterne.

De tyske bestemmelser om skibsførernes anmeldelsespligt er i det væsentligste som vore.

Vore skibsførere burde bestandig gjøre anmeldelsen om skibets ankomst og afgang skriftlig og være forpligtet til at have ombord trykte formularer bestemte til dette brug. Derved vilde man sikre sig større nøiagtighed og paalidelighed ved de gjorte angivelser — særlig forsaavidt angaar den optjente fragt. Fragtbøbet opgives som før nævnt ikke for de tyske konsuler.

4. Mønstring af sjømænd paa konsulaterne.

Den tyske „Seemannsordnung“ af 27de december 1872 indeholder de nærmere bestemmelser for tyske sjøfolks paamønstring. Denne foregaar bestandig for et „Seemannsamt“. I udlandet fungerer de tyske konsulater som „Seemannsämter“.

For at kunne mønstres paa de tyske konsulater maa en tysk sjømand kunne legitimere, hvem han er. Dette foregaar ved forevisning af sjøfartsbogen.

Enhver sjømand — tysk eller fremmed — som mønstres paa et tysk fartøj i tysk havn, tilstilles en sjøfartsbog af vedkommende „Seemannsamt“. Denne sjøfartsbog er det eneste legitimationspapir, hvorpaa de tyske sjømænd kan blive mønstret ved konsulaterne. Disse bøger er vedheftede de gjældende bestemmelser om tyske sjøfolks militærforholde og paamønstring paa tyske og fremmede fartøier.

De tyske konsuler skal forlange forevisning af sjøfartsbog som absolut betingelse for at mønstre en tysk sjømand, der nogensinde har mønstret ud fra en tysk havn. Undtagelse kan kun ske fra denne regel i tilfælde af, at sjømanden paa grund af sin alder med vished kan vides at være udstrøgen af de militære ruller.

De tyske konsuler kan aldrig udstede sjøfartsbøger, men de vil altid være sjømænd behjælpelige med at faa nye sjøfartsbøger udstedt af vedkommende „Seemannsamt“ i hjemlandet, naar sjømanden kan godtgjøre, at han har mistet

sin oprindelige bog (jfr. „Seemannsordnung“ § 7). Det er meget tvivlsomt, hvorvidt de tyske „Seemannsänter“ i hjemlandet uden videre udsteder nye sjøfartsbøger til sjømænd, der har mistet sin bog ved rømning (se v. König: p. 315, 5te udg.).

Ved mønstringer paa konsulaterne prøver man meget hyppig, om sjømandens signatur er overensstemmende med den, som findes i hans bog, for at overbevise sig om, at vedkommende ikke farer med falske papirer.

Af hensyn til de tyske sjømands militærpligt maa de tyske konsuler paa det nøieste vaage over, at ingen tysk sjømand paamønstres udover den tid, paa hvilken hans værnepligt begynder, eller udover den tid, han af vedkommende myndighed (die Ersatzkommission) har erholdt tilladelse til at fare tilsjøs trods sin militærpligt (se „Deutsche Wehrordnung“ af 22de november 1888 §§ 22, 107 og 108). I tilfælde af, at en sjømand, som ikke i nærmeste fremtid skal gjøre militærtjeneste, lader sig forhyre paa særdeles lang tid, saaledes at hyrekontrakten kommer til at strække sig udover det tidspunkt, paa hvilket vedkommende skal gjøre militærtjeneste, kan konsulerne dog foretage mønstringen, men de maa uopholdelig indberette det til udenrigsdepartementet med angivelse af vedkommendes navn, alder og hjemsted. Se forøvrigt den tyske konsulatinstruktion, der i § 32 har meget detaljerede bestemmelser til rettesnor for konsulerne ved mønstring af militærpligtige mandskaber.

I almindelighed vil de tyske konsuler ogsaa negte at paamønstre paa tyske skibe sjømænd af det lands nationalitet, hvor de har sit sæde, hvis disse er i den militærpligtige alder. Udtrykkelig bestemmelse herom findes for de tyske konsuler i Italien, Frankrige og Østerrige-Ungarn. I andre lande vil det ogsaa i almindelighed ske som reciprocitet, da fremmede landes konsuler i Tyskland er anmodet om aldrig at mønstre tyske sjømænd paa vedkommende landes fartøier, uden at sjømanden har skriftlig tilladelse fra det tyske „Seemannsamt“ paa pladsen. Endelig bestaar der i mange sjøhavne en aftale mellem de fremmede landes konsuler saavel indbyrdes som med vedkommende steds mønstringsmyndighed om, at man aldrig skal mønstre en fremmed sjømand uden et certifikat fra vedkommende lands konsul paa pladsen.

I denne forbindelse kan nævnes, at franske sjømænd ligeindtil aaret 1852 betragtedes som desertører, hvis de lod sig mønstre ombord i fremmede fartøier. Ved senere love (senest lov af 24de december 1896) er denne bestemmelse ophævet, men man kræver nu et af den fremmede skibsfører undertegnet dokument (in duplo), hvorefter denne forpligter sig til at betale den franske sjømands reise hjem til Frankrige efter hyrekontraktens udløb. Dette dokument viseres af konsulen for det land, som skibsføreren tilhører. Den franske sjømand erholder ét eksemplar af samme, medens det andet tages i besiddelse af den franske mønstringsmyndighed — i udlandet den franske konsul og i Frankrige „le Commissaire de l'inscription maritime“.

Denne bestemmelse, der først og fremst tager sigte paa at bevare de franske sjømænd for hjemlandet, bevirker ogsaa, at man kan føre en meget nøie kontrol med de franske sjømænd, hvor de end færdes i verden. Ingen fransk sjømand vil nemlig i udlandet kunne tage hyre uden den franske konsuls vidende, og denne vil saaledes altid kunne kontrollere, om sjømændene har sine papirer i orden.

I militærstater som Tyskland og Frankrige er sjømændene underkastede ved en række militære bestemmelser en saa streng disciplin, at det for dem alene derigjennem er uomgængelig nødvendigt at have sine legitimationspapirer (sjøfartsbøger) i orden. Desuden er konsulerne tilholdt at føre nøie indseende med, at saa er tilfældet. Det er saaledes for disse landes sjømænd saagodtsom en umulighed at fare til sjøs uden sjøfartsbøger.

Skibsførerne er ogsaa meget agtpaagivende i denne henseende. Sjøfartsbøgerne udviser de reiser, sjømanden har gjort, og er saaledes en garanti for mandens duelighed og kvalifikationer forøvrigt. Der behøves ikke nogen nøiere forklaring, for at man skal forstaa, at det er sjømændene selv, der sluttelig staa sig bedst paa et strikte forlangende om, at de skal have sine sjøfartsbøger i orden.

Paa dette omraade trænger vi i allerhøieste grad en reform. Jeg har tilladt mig at omhandle disse forhold mere udførlig i mine ærbødige skrivelser til det kongelige departement af 16de oktober og 16de november f. a., hvori jeg søgte at paavise den gavnlige og vidtrækkende virkning, det vilde have, at vore konsuler paalagdes at sætte ihænde havelsen af annotationspatent eller sjøfartsbog som absolut betingelse for, at vore sjømænd kunde blive mønstrede paa vore fartøier. Samtidig burde man lade vore konsuler rette en henstilling til sine kollegaer — samtlige fremmede konsuler paa pladsen — og til vedkommende lokale mønstringsmyndigheder om, at disse aldrig maatte lade nogen norsk sjømand paamønstre vedkommende fremmede nationers skibe, uden at denne for hver gang havde en skriftlig tilladelse fra den norske konsul. Paa denne maade vilde vi opnaa en særdeles effektiv kontrol med vore sjømænd. Rømningen, der mere end noget andet udarmer og demoraliserer vor sjøfartsstand, vilde i høi grad vanskelig-gøres. Vore sjøfolk vilde knyttes fastere til hjemlandet, for hvilket mængder af sjømænd aar om andet gaar tabt. Der vilde blive større stabilitet i forholdet mellem skib og mandskab, vore sjøfolk vilde vænnes til større disciplin og ordenssans, da sjøfartsbøgerne og de deri gjorte antegnelser om udførte reiser kom til at spille en stor rolle ved indgaaelse af hyrekontrakter.

Kunde man paa dette omraade faa gennemført internationale regler, der gik ud paa, at ingen sjømand kunde paamønstres en anden nations fartøi uden skriftlig tilladelse fra sin konsul, vilde kontrollen med alle nationers sjømænd kunne blive saa gennemført, at runnervæsenet, der i væsentlig grad florerer paa grund af sjømænds lette adgang til rømning, og som i vore dage mere end nogensinde hviler som en mare over alle nationers sjøfartsstand, vilde faa et knæk, som forhaabentlig vil skaffe os af med denne institution for bestandig, ialfald i dens nuværende hæslige skikkelse.

Enhver stor havneby er jo et internationalt marked, hvor alle nationers sjømænd kappes om at faa hyre paa hvilken som helst nations fartøi, og intet synes derfor at skulle være naturligere, end at man søgte ved fælles optræden landene imellem at beskytte sjømændene mod de farer, der overalt truer dem, saasnart de har sat sin fod paa landjorden. Enhver sjøfarende nation har den største interesse i at træffe forholdsregler, som kunde hjælpe til at frelse sjømændene ud af den økonomiske og moralske elendighed, som de nu i nærsagt hver havneby har fare for at falde op i.

Skulde det støde paa vanskeligheder at faa gennemført internationale regler paa dette omraade, saa vil ialfald vort land kunne indføre den kontrol med vore sjømænd, som saa altfor længe har manglet. Som forholdene nu er, kan hvemsomhelst møde frem hvorsomhelst og tage hyre som „sjømand“. Det er paa en ordenlig sjømandsstand hele vor skibsfart hviler, og der turde derfor være al opfordring til, at vedkommende myndigheder hjemme fordrede visse fysiske og moralske garantier hos vedkommende, før man udleverede nogen sjøfartsbog, og at man endvidere drog omsorg for, som foran nævnt, at ingen kunde paamønstres nogetsomhelst fartøi — norsk eller fremmed —, uden at han havde forevist sin sjøfartsbog for den norske konsul.

Uden at ville gaa nærmere ind paa det i mine ovenfor citerede skrivelser til det kongelige departement anførte skal jeg alene faa lov til at tilføie, at det fremgaar af en statistik, optaget i dette aar ved general-konsulatet i Antwerpen, at af 300 norske sjømænd, der i løbet af 5 maa-neder tog hyre dersteds med engelske fartøier, havde kun 102 sjøfartsbøger. De øvrige 198 havde omtrent alle rømt fra sine sjøfartsbøger i tidens løb — nogle opgav at have rømt op til 7—8 gange og at have faret uden sjøfartsbøger eller andet, legitimationspapir i 10—20, lige op til 35 aar.

Ifølge den tyske „Seemannsordnungs“ § 8 kan ingen tysk sjømand mønstres, uden at hans sjøfartsbog udviser, at hans sidste tjenesteforhold er udløbet paa behørig maade. Kan sjømanden ikke godtgjøre, at saa er tilfældet, vil vedkommende tyske konsul negte at mønstre ham paany.

Hvad angaar mønstring af skibsførere, styrmænd og maskinister, saa maa de tyske konsulere paase, at de opfylder de af „Bundesrath“ satte betingelser (bekjendtgjort af rigskansleren under 6te april 1887 og 15de juni 1888. Se von König p. 291).

For skibsførerne er betingelserne forskjellige, eftersom de farer i kystfart, „kleine Fahrt“ (Østersjøen, Nordsjøen og den Engelske Kanal) eller „grosse Fahrt“. Der udfærdiges forskjellige certifikater for skibsførerne efter foran-nævnte klassifikationer.

Desuden maa tyske skibsførere og styrmænd forevise lægeattest for, at de ikke er farveblinde (Bek. des Reichskanzlers af 11te juni 1891).

I henhold til Bundesraths bestemmelser af 26de juli 1891 inddeles de tyske maskinister i fire klasser — hensyn tages ved denne inddeling saavel til farvandet som til maskinens størrelse og passagerbefragtning.

De tyske konsulere er ved cirkulærer blevet tilholdt nøie at opretholde de af Bundesrath givne bestemmelser, saaledes, at ingen kan paamønstres til en stilling, for hvilken han ikke ved certifikat kan godtgjøre, at han har de fornødne kvalifikationer, og for det tilfælde at nogen indehaver en stilling, til hvilken han i henhold til de givne bestemmelser ikke har ret, skal indberetning uopholdelig ske til vedkommende „Seemannsamt“ i hjemlandet.

Imidlertid kan de tyske konsulere i henhold til cirkulære af 6te august 1889 ogsaa paamønstre personer som styrmænd og maskinister, der ikke opfylder de af „Bundesrath“ (lov af 26de juli 1891) satte betingelser, naar

skibsføreren godtgjør for vedkommende konsul, at det paa pladsen ikke er muligt at finde folk, som har aflagt den lovbestemte prøve. Før paamønstringen, der kun kan ske til nærmeste havn, hvortil skibet gaar, skal konsulen lade vedkommende aflægge en prøve paa sin duelighed for tyske eller fremmede skibstørere. Hvis en saadan fremgangsmaade skulde være umulig, skal konsulen paa anden maade søge at komme til sikkerhed om vedkommendes duelighed. Naar en saadan mønstring er foretaget, skal konsulen øieblikkelig indberette samme til udenrigsdepartementet med opgivende af skibets navn og hjemsted, skibsføreren og den paamønstredes navn.

Forøvrigt foregaar mønstringen paa tyske skibe altid i udlandet paa konsulatene, hvor skibsføreren eller hans stedfortræder er tilstede med de mandskaber, der skal mønstres. Den tyske „Musterrolle“, hvori de forhyrede mandskaber indskrives i lighed med vore folkelister, bestaar af tre eller flere blade, som sammenheftes og stemples. Første side indeholder foruden fartøiets navn, hjemsted og kjendingssignaler, skibsføreren navn og hjemsted — den egentlige kontrakt (reisen, tidens længde m. v.), anden side indeholder spise-reglementet, som skal findes i enhver „Musterrolle“. Dette reglement er bestemt ved lov, men er noget forskjelligt i de forskjellige tyske stater. Tredie og følgende sider indeholder mandskabernes navne og stilling ombord, hyrens og det givne forskuds størrelse, paamønstrings- og afmønstringsdagen.

Disse folkelister (Musterrollen) findes i ethvert tysk konsulat og udstedes af konsulerne.

Da et tysk fartøj kun kan have én „Musterrolle“ ombord, maa alle paamønstringer, som ikke finder sted ved folkelistens udfærdigelse, blive at indføre i denne senere, og kan man ikke udfærdige nogen ny folkeliste, saalænge der findes en eneste mand, som ikke er afmønstret, indskreven paa den oprindelige.

De mønstringer, som foregaar efter folkelistens udfærdigelse af enkelte mandskaber, kaldes „Nachmusterungen“. Mønstringskontrakten (die Anmusterungsverhandlung), som ellers indtages i folkelisten, bliver ved „Nachmusterungen“ optaget paa et særskilt ark, der forbliver i konsulatets besiddelse. Forøvrigt indskrives de sidste paa samme maade som de oprindelige paamønstrede.

Hvis en skibsfører af en eller anden grund ikke har havt tid til at paamønstre en mand, skal dette ske i første havn, hvor der findes et „Seemannsamt“ (konsulat i udlandet). Denne akt er den saakaldte „Nachträgliche Musterung“ (se Seemannsordnung § 22). Ogsaa her gaaes frem paa samme maade som foran nævnt med „die Nachmusterung“.

De tyske konsuler er paalagt i saadanne tilfælde paa det allernøiagtigste at undersøge vedkommendes legitimationspapirer, idet man tør formode, at vedkommendes mønstring paa et „Seemannsamt“ i hjemlandet har stødt paa vanskeligheder, og at skibsføreren har taget manden med i haab om, at hans paamønstring skal lykkes i udlandet.

En tysk konsul skal ved paamønstringen forklare mandskaberne paa det nøieste hyrekontraktens indhold for at afværge mulige stridigheder senere. Han skal samtidig vaage over, at intet deri findes, som strider mod de af Seemannsordningens bestemmelser, som er givet i offentlighedens interesse,

saasom størrelsen af køipladse, madmængden m. v. Paa sømandens forlangende skal konsulen indføre i søfartsbogen, at vedkommende er mønstret til tid og paa sted som skeet.

De tyske konsulers befatning ved udøvelsen af søulykkesforsikringsloven (lov af 13de juli 1887) og rigsloven vedkommende invalide- og aldersforsikringen (lov af 22de juni 1889) spiller ved tyske søfolks paa- og afmønstring en stor rolle. Det vilde imidlertid føre for langt at omhandle alle de her gjældende bestemmelser.

Afmønstringen af tyske sømænd foregaar ligesom paamønstringen altid i udlandet paa de tyske konsulater (se Seemannsordnings § 16). Før afmønstringen foregaar, maa skibsføreren indføre i vedkommende mandskabs søfartsbog den tid, hvori denne har gjort tjeneste, og hvilken stilling vedkommende har havt ombord. I søfartsbogen maa intet andet indføres end dette, men kan sømanden, om han ønsker det, forlange en attest for sin tjenstgjøren af skibsføreren. Den tyske konsul skal attestere skibsførerens underskrift gratis. Forøvrigt anfører konsulen sømandens afmønstring saavel i dennes søfartsbog som i folkelisten. I sidstnævnte skal i henhold til cirkulære af 21de oktober 1884 sømandens fulde navn og hjemsted anføres saa nøiagtig som muligt.

Ved afmønstringen skal de tyske konsuler i henhold til „Seemannsordningens“ § 104 søge at bilægge stridigheder mellem skibsfører og mandskab. I tilfælde af, at et virkeligt forlig indgaaes, skal en formelig protokol optages og underskrives af begge parter.

Konsulernes kompetence, ved afgjørelsen af stridigheder mellem skibsfører og mandskab samt deres befatning med hjemsendelse af syge og nødlidende sømænd vil nedenfor blive nærmere omhandlet.

Den tyske „Seemannsordnings“ §§ 64 og 71 indeholder følgende bestemmelser:

§ 64: „Im Auslande darf der Schiffsmann, welcher seine Entlassung fordert, ausser in dem Falle eines Flaggenwechsels, nicht ohne Genehmigung eines Seemannsantes (§ 105) den Dienst verlassen“.

§ 71: „Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsantes zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hülfbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, das der Schiffer gegen den Eintritt der Hülfbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.“

Heraf følger, at i henhold til førstnævnte § kan en tysk konsul negte at afmønstre en sømand, skjønt dennes tid er ude. Det er en temmelig vidstrakt myndighed, som paa denne maade er lagt i konsulens haand, men den turde have meget for sig i det praktiske liv. Konsulens grunde kan f. ex. være, at hensynet til skibets tarv gjør, at mandskabet bør forblive i tjenesten, da der paa vedkommende sted vanskelig vil kunne skaffes brugelige folk.

Sidstnævnte § giver ikke konsulen ret til at negte vedkommende sømands afmønstring, men kun ret til at negte dennes ilandsættelse (Zurücklassung). Forskjellen er af betydning med hensyn til oppebærelse af hyre og

andre forpligtelser, der udspringer af den indgaaede hyrekontrakt. Bestemmelsen er givet i det offentlige interesse for at hindre, at sjøfolk »abandonneres« i fremmede lande. Den er meget omfattende, idet der ikke skjælnes mellem tyske og fremmede sjømænd, og heller ikke tages der i betragtning, om sjømanden er villig til at forlade skibet eller ikke. Som oftest vil konsulen forbyde skibsføreren at efterlade et mandskab af frygt for, at vedkommende skal blive nødlidende, og bestemmes derfor, at mandskabet kan efterlades mod, at skibsføreren stiller garanti for mandskabet for et tidsrum af indtil tre maaneder. I mange tilfælde vil dog en slig garanti ikke ansees for tilstrækkelig, og manden bliver da at medtage.

I overensstemmelse med Frankriges fordring paa, at fremmede skibsførere maa skriftlig forpligte sig til at ville hjemsende franske matroser, som de har forhyret, staar bestemmelsen i dekret af 22de september 1891, ifølge hvilken det paahviler de franske fartøier at betale hjemreisen for enhver fransk sjømand, der afmønstres i udlandet. Konsulerne vaager meget strengt over denne bestemmelses overholdelse, der fuldstændig hindrer, at franske sjømænd „abandonneres“ i fremmede lande.

Hvor det gjælder dessertører eller personer, der skal hjemsendes for at straffes, betaler den franske stat hjemreisen. Saa ogsaa i visse tilfælde, hvor afmønstringen foretages af hensyn til den offentlige orden eller for at opretholde disciplinen ombord.

Over alle afmønstringer, som foregaar, føres ligesom over paamønstringerne egne protokoller paa de tyske konsulater. I henhold til „Seemannsordnungen“ § 21 skal enhver folkeliste, efterat den reise eller den tid, for hvilken den er udstedt, er tilende, overleveres konsulen og af denne indsendes til det „Seemannsamt“ i Tyskland, hvor fartøjet hører hjemme.

5. De tyske konsulers afgjørelse af stridigheder mellem skibsførere og mandskab samt deres politimyndighed ligeoverfor de tyske fartøiers besætning.

Det er hensynet til skibsfartens interesser, som har bevirket, at samtlige civiliserede landes konsuler er indrømmet en temmelig vidtgaaende myndighed ligeoverfor vedkommende lands sjømænd i fremmede havne. Denne myndighed er overalt anerkjendt. Ligesaa kan man sige, at det er herskende international regel, at ingen fremmede konsuler blander sig op i stridigheder mellem en skibsfører og et mandskab, selv om sidstnævnte tilhører den fremmede konsuls nationalitet. Skibets nationalitet er her afgjørende.

Den tyske „Seemannsordnungs“ § 105 bestemmer udtrykkelig, at ingen tysk skibsfører kan drages til ansvar for stedlige domstole af et mandskab i fremmede lande. De tyske konsuler har paa den anden side myndighed til — ialfald foreløbig — at afgjøre alle forefaldende stridigheder, og kan en skibsfører aldrig hindre et mandskab i at søge konsulens bistand.

Konsulerne skal altid — om saa forlanges — afgive sin kjendelse skriftlig.

Stridighederne, som kan blive at afgjøre, er af meget forskjellig natur. Den tyske „Seemannsordnung“ nævner først og fremst stridigheder om, hvorvidt vedkommende fartøi er sjødygtigt, om kostholdet ombord, de ombordværende fødevarers kvalitet og mængde (se §§ 46 og 47).

Hvad disse stridigheder angaar, saa paalægger den tyske konsulatinstruktion konsulerne at gaa frem paa en ligesaa formel som nøiagtig maade for at hindre misbrug fra mandskabernes side og den derved opstaaede skade for vedkommende rederi. Der skal optages et omfattende forhør af hver enkelt klager over de forhold, hvorpaa han støtter sine formeninger om skibets usjødugtighed eller proviantens utilstrækkelighed.

Desuden vil de tyske konsuler stadig have at afgjøre stridigheder mellem skibsførere og mandskab paa grund af, at sidstnævnte forlanger afmønstring af hensyn til sin militærpligt. Det tyske udenrigsdepartement har ikke villet opstille almindelig gjældende regler paa dette omraade. I almindelighed ansees en tysk konsul at være berettiget til at lade en tysk sjømand afmønstre uden videre, trods han ifølge hyrekontrakten er bunden for længere tid, naar der foregaar mobilisering af den tyske hær i hjemlandet, og det er sikkert, at sjømanden kan og vil hjem for at følge indkaldelsesordren. Sjømanden maa i tilfælde selv betale sin reise.

Hvor talen alene er om at forlade fartøiet for at paabegynde sin militærtjeneste i hjemlandet, stiller sagen sig anderledes. Her er der meget, som taler for, at konsulen ialfald tilkjender skibsføreren, om denne var uvidende om sjømandens militærpligt, en erstatning for de omkostninger, som tabet af manden vil foraarsage. Dette tilfælde vil dog meget sjelden forekomme, da de tyske „Seemannsämtter“, som foran omhandlet, ved paamønstringerne i almindelighed drager omsorg for, at en sjømand ikke forhyres for et tidsrum, der strækker sig udover hans militærpligtige alder.

Forøvrigt vil konsulerne have at holde sig til hyrekontrakternes tekst ved afgjørelser af stridigheder mellem skibsfører og mandskab.

Den tyske konsulatforordnings § 33 siger, at konsulerne „sind befugt über diese Schiffe (die Schiffe der Bundes-Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz) die Polizeigewalt auszuüben“. I henhold til, hvad der foran er bemærket om konsulernes myndighed i almindelighed ligeoverfor de lokale myndigheders kompetence, vil man forstaa, at den tyske konsulatforordning ved foran anførte bestemmelse paa ingen maade har ment at ville fastslaa nogen norm for den folkeretslige opfatning paa dette omraade. Man vil kun have givet konsulen en absolut politimyndighed under selvfølgelig hensyntagen til de indskrænkninger, som de forskellige lande maatte ville gjøre gjældende under hævd af de stedlige myndigheders kompetence.

I almindelighed vil en konsul blive nødt til at paakalde de lokale myndigheders assistance, forat hans politimyndighed skal kunne faa den fornødne autoritet. Som oftest vil en udtrykkelig anmodning om saadan hjælp være nødvendig, hvor der foregaar slagsmaal og grove disciplinære forseelser ombord i de paa havnen værende skibe.

Konsulernes politimyndighed vil i almindelighed gaa ud paa at opretholde

disciplinen ombord og sørge for at skaffe skibsføreren lydighed (se Seemanns-ordning § 72).

En skibsfører har ifølge „Seemannsordningens“ § 79 ret til at træffe de fornødne forholdsregler for at opretholde disciplinen ombord og sikre sig arbejdets udførelse. Særlig fremhæves skibsføreren ret til at paalægge som straf overarbejde og retten til at sætte vedkommende paa knap kost indtil 3 dage. Derimod kan en tysk skibsfører ikke som straf anvende korporlig revselse, fængsel eller ilæggelse af bøder. I sjøen har derimod skibsføreren, hvor tvivlende grunde er tilstede, ret til at anvende ethvert middel til disciplinens opretholdelse. Er fartøjet i havn, skal konsulens bistand paakaldes, og kan denne ilægge vedkommende fængsel i henhold til den ham givne diskretionære myndighed. Vedkommende kan efter omstændighederne blive at indespærre ombord eller hensætte i et af stedets fængsler.

Som ovenfor nævnt, kan en tysk skibsfører aldrig ilægge mulkt. Dette tilkommer kun „Seemannsämterne“ — i udlandet altsaa konsulerne.

Skibsføreren skal kun anføre i journalen den begaaede forseelse, og det er da overladt konsulen at bestemme, hvorvidt mulkt bliver at ilægge, og for tilfælde dennes størrelse. Bestemmelsen turde vise sig bedre i praksis end den, som er gjældende hos os, hvorefter vistnok konsulen i henhold til sjøfartslovens § 104 har det sidste ord at sige, men hvor skibsføreren i henhold til sjøfartslovens § 103 har ret til at forelægge mandskaberne den mulkt, som han inden lovens ramme finder passende under opfyldelse af visse i loven nærmere bestemte forskrifter. Hvis disse forskrifter ikke er iagttagne, er beslutningen om afkortning i hyre uden virkning. Naar loven her strengelig følges, vil det altfor hyppig indtræde, at vedkommende sjømand, der har gjort sig skyldig i en eller anden forseelse, gaar fri for straf paa grund af, at visse formaliteter ikke er opfyldte fra skibsføreren side, og tiltrods for, at konsulen anser vedkommende sjømands skyld fuldt bevist.

Paa den anden side vil det virke mindre heldigt, naar konsulen finder, at ingen mulkt bliver at ilægge, tiltrods for, at bodens størrelse allerede af skibsføreren er indført i journalen, og de i lovens § 103 givne forskrifter er opfyldte.

Det vilde maaske derfor være bedre helt at lægge myndigheden til at straffe med tab af hyre i konsulens haand og som betingelse for, at en saadan straf overhovedet kunde ilægges, fordre lidt mindre formaliteter fra skibsføreren side.

„Seemannsordningens“ §§ 81, 84, 93 og 99 nævner en række tilfælde, hvori de tyske konsuler har ret til at optage formeligt forhør og ilægge baade mandskab og skibsfører saavel mulkt som fængselsstraf. § 81 sætter straf af indtil 20 Thaler for et mandskab, der søger at unddrage sig tjenesten efter at have underskrevet hyrekontrakten. § 84 bestemmer pengebod af indtil en maanedes hyre for de mandskaber, der grovelig forsømmer sine pligter i tjenesten, for ulydighed og opsætsighed mod sine overordnede, for at forlade skibet uden tilladelse, for drukkenskab, for medtagelse af varer ombord uden tilladelse m. v. Skibsofficerer kan for lignende forbrydelser ilægges en mulkt af indtil 2 maanedes hyre. § 93 sætter straf med indtil 20 Thaler mulkt eller indtil 14 dages fængsel for mandskaber, der opgiver falske data, der

skal indføres i sjøfartsbogen for et „Seemannsamt“ ved af- og paamønstringen, for ikke at fremstille sig ved mønstringen o. s. v.

§ 99 omhandler de tilfælde, hvori en konsul kan paalægge en skibsfører multt eller fængselsstraf. Disse er meget forskelligartede: for undladelse af at være tilstede ved mønstringen, opgivelse af falske data for et mandskab, der skal mønstres, for negtelse af at lade et mandskab kunne søge konsulens bistand, for undladelse af at have et exemplar af „Seemannsordningen“ og spisereglementet opslaaet i folkelugaren, forsømmelse ved omsorgen for en afdød sjømands efterladenskaber m. v.

Vedkommende dømte har ret til inden 10 dage paa konsulatet at lade tilføre protokollen eller indsende skriftligt andragende om retslig afgjørelse af den idømte straf. En idømt multt bliver straks at indbetale af vedkommende mandskab, hvorimod en idømt fængselsstraf ikke kan iværksættes, hvor vedkommende begjærer retslig afgjørelse. Forøvrigt udsones en af konsulen idømt fængselsstraf ombord i fartøiet eller, om dette har forladt havnen, i et af stedets fængsler. Omkostningerne bæres af skibsføreren.

Den indbetalte multt oversendes straks vedkommende „Seemannsamt“ i den tyske havn, hvor fartøiet hører hjemme.

En tysk konsul kan ikke udøve straffemyndighed udenfor de i forannævnte §§ udtrykkelig anførte tilfælde. „Seemannsordningens“ § 103 omhandler de tilfælde, hvori en konsul skal hjemsende sjøfolk, der ombord har gjort sig skyldig i større forbrydelser.

Den tyske konsulatforordning paalægger udtrykkelig de tyske konsulater at indrømme den lokale politimyndighed, hvor denne maatte anholde derom, ret til at gaa ombord i tyske fartøier for at paagribe forbrydere, som har søgt sin tilflugt dersteds, ligesom det bør indrømmes vedkommende politimyndighed ret til at undersøge, om der er forbudne varer ombord i et tysk fartøj. Desertører, som eftersøges af vedkommende fartøis konsul, bør stedets politimyndighed ogsaa tillades at paagribe i tyske fartøier, forudsat, at vedkommende lands konsul indrømmer tyske konsulater samme rettighed.

6. Konsulernes medvirken ved understøttelse og hjemsendelse af syge og nødlidende sjøfolk.

Næsten alle lande har bestemmelser, hvorefter deres sjømænd nyder en særlig begunstigelse fremfor landets øvrige medborgere, som bliver syge eller nødlidende i fremmede lande. Det er atter engang hensynet til den store interesse, som et land har af at værne om sin sjøfartsstand og derigjennem sin skibsfart, som har dikteret disse regler.

Den tyske konsulatinstruktion skjælnes i § 26 skarpt mellem den understøttelse, der bliver at give nødlidende undersøatter i almindelighed, og den understøttelse, som tyske sjøfolk i henhold til „Seemannsordningen“ (se §§ 48, 66, 78, 98 m. fl.) kan gjøre krav paa hos sit lands konsul.

Som tidligere omtalt, skal konsulerne sørge for, at ingen sjømand efterlades uden midler i fremmede lande af en tysk skibsfører, selv om denne har ret til at afmønstre manden.

Denne bestemmelse har først og fremst for øie at hindre, at tyske sjømænd kommer i nød. Paa den anden side skal konsulerne paa enhver mulig maade bistaa sjøfolk, der engang er bleven nødlidende uden egen skyld eller syge.

„Seemansordningens“ § 48 paalægger vedkommende fartøis rederi omkostningerne ved syge sjømands pleie — hvor sygdommen ikke er syfilis eller paadraget ved en ulovlig handling — for et tidsrum af indtil 3 maaneder i hjemlandet og indtil 6 maaneder i udlandet. Det er konsulerne paalagt i henhold til instruktionen at drage omsorg for, at skibsførerne stiller den fornødne garanti for de eventuelle omkostninger ved sjøfolkenes pleie. Kun hvor en slig garanti ikke kan opnaaes, skal konsulen gjøre de fornødne udlæg.

Hvor tyske sjøfolk, der senest har tilhørt besætningen paa et ved en ulykkehændelse tabt tysk fartøi, anholder om konsulens hjælp, skal denne betale saavel disses ophold som hjemreise. Hvis der ombord i det forulykkede tyske skib befandt sig sjøfolk af fremmed nationalitet, skal konsulen kun taget sig af disse, forsaavidt vedkommende land, hvis borger vedkomemende sjømand er, ingen konsul har paa stedet, eller hvor denne ligefrem negter enhver befatning med sjømanden. Denne negtelse bør altid indhentes skriftlig.

Tyskland har forøvrigt nu traktater med en række stater: Norge og Sverige, Danmark, Storbritannien og Frankrige, i henhold til hvilke konsulerne gjensidig skal tage sig af sjøfolk af den fremmede nation, naar disse har været ombord paa et vedkommende land tilhørende fartøi. Skulde en konsul trods den gjældende traktat — under et eller andet foregivende — negte at tage sig af de fremmede sjømænd, bør ogsaa denne negtelse altid forlanges afgivet i skriftlig form. Et cirkulære af 27de juni 1879 giver meget nøiagtige forskrifter om forstaaelsen af den mellem Tyskland og Storbritannien indgaaede traktat. De med de øvrige lande indgaaede traktater er omtrent enslydende, saa det nævnte cirkulære omfatter ogsaa disse.

Sjømænd, som er blevene afmønstrede paa grund af uduelighed eller grove forseelser ombord (se „Seemannsordnung“ § 57), skal en tysk konsul ikke understøtte udover, hvad der tjener til at afhjælpe den yderste nød.

Forøvrigt skal der udvises den største sparsomhed ved understøttelse af syge og nødlidende sjømænd. Vedkommende bør overalt, hvor det kan undgaaes, ikke gives kontante penge. De nødvendige klædningsplag, logi og jernbanebilletter bør saaledes bestandig betales for vedkommende. Hjemforskaffningen bør saavidt muligt foregaa tilsjøs som den billigste befordringsmaade. Konsulen skal derfor nøie undersøge skibseilighederne saavel i vedkommende havn som paa de nærliggende steder. Hvor det kan lade sig gjøre, skal man skaffe sjømændene hyre, som disse, om de er arbejdsdygtige, er forpligtede til at tage.

Dog bør sjøfolkene ikke forhyres med fremmede landes fartøier — især i tilfælde af, at disse ikke gaar direkte til en tysk havn.

Ifølge rigsloven af 27de december 1872 er ethvert tysk handelsfartøi forpligtet til at medtage nødlidende tyske sjømænd mod et af konsulen udstedt certifikat. Ogsaa fremmede sjømænd, som umiddelbart før sin nødstilstand har tilhørt besætningen paa et tysk fartøi, skal medtages, naar det tyske fartøi gaar til vedkommende sjømands hjemland.

En tysk skibsfører kan i henhold til forannævnte lovs § 3 i flere tilfælde negte at medtage vedkommende sjømand. Konsulen afgjør imidlertid, hvorvidt skibsførerens negtelse kan ansees for begrundet, og kan han ilægge en skibsfører, der uhjemlet negter medtagelsen af nødlidende sjøfolk, en mulkt paa indtil femti Thaler eller fængsel (se instruktionens § 26 og § 33).

En tysk konsul kan aldrig sende en syg eller nødlidende sjømand længere end til den tyske grænse. Det tilkommer de hjemlige myndigheder at bestemme, om vedkommende skal sendes videre til sit hjemsted eller ikke. De paaløbne omkostninger kan konsulen enten søge indfordret direkte hos vedkommende rederi eller gennem vedkommende lands regjering. Imidlertid staar det dem altid aabent at indsende regning over sine udgifter direkte til rigskansleren..

7. Konsulernes medvirken ved paagribelse af rømte sjøfolk

Konsulens medvirken ved paagribelse af rømte sjøfolk indgaar som et led i den kjede af forholdsregler, som tager sigte paa at værne om et lands sjøfærtsstand i fremmede havne.

Ifølge den tyske konsulatinstruktions § 34 paaligger det konsulerne at optage en formelig protokol, hver gang en skibsfører anholder om hans bistand til at faa paagrebet en rømt sjømand. En konsul skrider aldrig ind ex officio ligeoverfor rømte sjømænd, og maa skibsføreren stille garanti for de omkostninger, der muligens vil kunne opstaa. Dette er en absolut betingelse, forat konsulen kan yde sin medhjælp.

Man skjelner i Tyskland mellem almindelig rømning (*einfache Entweichung*), der kan straffes ifølge „Seemannsordnungen“ § 81 med indtil 300 mk. eller fængsel indtil 3 maaneder, og kvalificeret rømning (*qualifizierte Entweichung*), som finder sted, hvor sjømanden allerede har modtaget forskud. Denne sidste straffes ifølge den tyske straffelovs § 298 med indtil et aars strafarbejde.

Den tyske konsulatinstruktion gjør opmærksom paa, at efter almindelig gjældende international ret udleveres aldrig rømlinger, der tilhører vedkommende fremmede lands nationalitet, af de lokale myndigheder. Tilhører den rømte et tredje lands nationalitet, eller befinder vedkommende desertør sig ombord paa et tredje lands fartøi, bør henvendelse ske til dette lands konsul for at faa hans støtte, før man gennem de lokale myndigheder søger at fremtvinge nogen forfølgning (jfr. ogsaa *Guide pratique des consuls* II p. 191).

I almindelighed vil stedets politimyndighed stille sig til konsulernes disposition og uden godtgørelse søge rømte sjøfolk paagrebne. Man maa imidlertid altid gaa ud fra, at eftersøgningen er forbunden med omkostninger.

Paa skibsførerens forlangende bliver rømlinge at hjemsende af vedkommende konsul paa rederiets regning. De lokale myndigheder vil altid holde en rømt sømand i fængsel indtil fartøiets afgang, eller indtil konsulen hjemsender vedkommende. Dog bør aldrig en mand paa denne maade holdes fængslet udover et par maaneder.

Ved hjemsendelse af rømte søfolk har konsulen at gaa frem paa samme maade som foran nævnt.

I denne forbindelse skal jeg faa lov til at fremhæve, at den tyske „Seemannsordnungs“ § 82 bestemmer, at en rømt sømands tilgodehavende hyre — udover, hvad hans paagribelse maatte have kostet — tilfalder sømandskassen eller fattiggassen paa det sted, hvor skibet hører hjemme. Denne bestemmelse forekommer mig langt heldigere end vor søfartslovs § 106, som lader saavel den rømtes tilgodehavende hyre som hans effekter tilfalde rederiet. En sømand er desværre ofte en letsindig mand, og det spiller for ham liden rolle at løbe fra nogle pund sterling, naar han har sat sig i hovedet at ville rømme; men faren ligger hos os deri, at en skibsfører kan lade en mand, som har noget betydeligere tilgode, rømme, trods det lettelig kunde have været hindret, under fristelsen af at komme i besiddelse af hans tilgodehavende hyre og efterladte effekter.

Et sligt forhold er yderst uheldigt, og kan ethvert misbrug forebygges ved at lade pengene gaa til en i søfarendes interesse indstiftet indretning, saaledes som i søfartslovens § 105 er bestemt for de søfolkene idømte mulkt.

Sjømanden bør i rømningstilfælde tabe sin hyre — men skal ikke rederiet i dette tilfælde mere end ved mulktforelæg profitere af sømandens forseelser.

I Frankrige gaar halvdelen af den rømte sømands hyre til marinens invalidekasse, og behandles hans effekter efter reglerne for døde sømænds.

I henhold til cirkulære af 12te februar 1891 skal de tyske konsulere indsende aarlig nøiagtige fortegnelser over de i aarets løb rømte mandskaber, inddelt efter de forskjellige klasser: matroser, fyrbødere, stuerter m. v.

8. Konsulernes optagelse af søforklaringer, deres befatning med fartøiers havari, bodmerilaan, salg og pantsættelse.

I Tyskland skjælnes der mellem det tilfælde, hvori konsulen i henhold til konsulatlovens § 36 er bemyndiget til at optage søforklaringer, naar et tysk fartøj er blevet rammet af en ulykkeshændelse, der medfører civilretslige følger, og vedkommende interesserede indgiver andragende om at faa aflægge forklaring, og de tilfælder, hvori konsulen ex officio i henhold til rigslov af 27de juli 1877 § 15 jfr. § 3 (Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen) skal optage søforklaring, fordi det offentliges interesse kræver en undersøgelse.

Konsulen er forpligtet til at lade optage en fuldstændig søforklaring i henhold til sidstnævnte lovs § 3,

1. hvis menneskeliv er gaaet tabt ved ulykkeshændelse, eller hvis fartøiet er gaaet tabt eller er blevet abandonneret,
2. hvis rigskansleren forlanger sjøforklaring optaget.

I andre tilfælde har konsulerne selv at afgjøre, hvorvidt hensynet til det offentlige interesse kræver, at en sjøforklaring optages.

I alle tilfælde skal konsulen ifølge nævnte lovs § 15 altid foretage en foreløbig undersøgelse, naar han har bragt i erfaring, at et tysk fartøj er rammet af en sjøulykke, og optagelse af det nødvendige bevismateriale ikke taaler nogen opsættelse.

Loven giver ingen nærmere forklaring om, hvad den forstaar ved sjøulykke (Seeunfall).

Her kommer det altsaa an paa konsulens diskretionære skøn. Imidlertid har rigskansleren i et cirkulære af 25de august 1883 fremholdt, at ovennævnte lov kun har havt for øie de tilfælde, hvor det offentlige interesse kræver optagelse af en forklaring. Særlig kan komme i betragtning ønsket om at faa fastslaaet, om nogen ombord har gjort sig skyldig til straf, om skibets udrustning og bemanning lod noget tilbage at ønske, eller faa forhold opklaret, som vil kunne hindre lignende ulykkes indtræden m. v.

Ved „Circular-Erlass“ af 23de november 1877 (Centralblatt für das deutsche Reich s. 634—635) er bestemt, at konsulen, saa snart ske kan (ohne Verzug), skal indsende de optagne forklaringer til rigskansleren, som sender disse videre til vedkommende myndigheder. Nævnte cirkulære fremholder, at alle konsuler er berettigede til at edfæste vidnerne ved de heromhandlede forklaringer. Skibets fører og officerer tages dog aldrig i ed ved disse forklaringer.

I almindelighed kan nemlig kun de konsuler, som har erholdt rigskanslerens særskilte bemyndigelse, tage vidner i ed (se lov 8de november 1867 § 20).

Cirkulære af 20de august 1883 indeholder en række bestemmelser, i henhold til hvilke konsulerne tilholdes at optage disse forklaringer særlig nøiagtig, hvor ingen opsættelse er mulig, saaledes hvor hele besætningen afmønstres fartøiet, eller hvor de fleste vil blive afmønstrede, før fartøiet ankommer til en havn i hjemlandet, hvor der findes et af de i Tyskland bekjendte 12 „Seeämter“, der i henhold til lov af 27de juli 1877 § 2 foretager undersøgelser ikke blot ligeoverfor alle tyske fartøier, der har været rammet af en sjøulykke, men ogsaa ligeoverfor alle fremmede handelsfartøier, hvis ulykkeshændelsen har forefaldt inden Tysklands kystterritorium, eller hvis rigskansleren forordner optagelse af sjøforklaring.

De for de tyske konsuler afgivne forklaringer vil saaledes i de fleste tilfælde kunne betragtes som foreløbige.

Konsulerne skal altid nøie overholde forannævnte cirkulæres bestemmelse om, at vidnerne skal afhøres enkeltvis og ikke paahøre hverandres vidnesbyrd. Endvidere skal vidnerne afgive selvstændige forklaringer og ikke blot opfordres til at udtale sig om, hvorvidt de anser andres forklaring, som oplæses for dem, for rigtig.

Hvis et tysk fartøi har havt sammenstød med et fremmed lands fartøi, saa skal de tyske konsuler søge med rette vedkommendes mellemkomst at faa optaget en forklaring af det fremmede fartøis besætning. Over de punkter, hvor de to besætningers forklaringer ikke maatte stemme overens, bliver en fornyet afhørelse at foretage. I tilfælde af stranding og større beskadigelser af fartøiet skal konsulen benytte sagkyndiges bistand. Forøvrigt indeholder forannævnte cirkulære meget detaljerede bestemmelser om, hvad konsulerne i almindelighed bør søge oplysning om, saasom ladningens beskæffenhed og stuvning, skibets dybgaaende ved sidste reise, skrogets og seilenes tilstand ved reisisens begyndelse m. v.

Konsulaterne staar i sin egenskab af „Seemannsämt^{er}“ i udlandet i en direkte og intim forbindelse med „Seeämt^{er}ne“ og „Ober-Seeämt^{er}ne“ i Tyskland. Paa anmodning af disse optager konsulerne i mange tilfælde forklaring af vidner og underretter bestandig straks vedkommende „Seeamt“ om sjøulykker, som har rammet et tysk fartøi (se lov 27de juli 1877 § 14, 20 og 30).

Ifølge lovens § 27 kan de tyske „Seeämt^{er}“ fratage en tysk skibsfører og styrmand retten til for fremtiden at fortsætte som saadanne. Denne afgørelse kan altid indankes for „Oberseeamt“. Andragendet om appel har imidlertid i henhold til lovens bestemmelse ingen udsættende virkning for vedkommende dømte. Imidlertid kan konsulerne, gennem hvem forkyndelsen for en skibsfører eller styrmand af en slig dom i udlandet foregaar, i henhold til lovens § 28 lade vedkommendes til ham indgivne andragende om appel have udsættende virkning, indtil vedkommende dømte ankommer til en tysk havn. Forannævnte cirkulære af 23de november 1877 gaar imidlertid ud fra, at konsulen kun benytter sin myndighed, hvor fartøiet ellers maatte fortsætte reisen uden skibsfører eller styrmand. Vedkommende skal for tilfælde erholde et certifikat af konsulen, om at han — trods dommen — er berettiget til at fortsætte i sin funktion.

Konsulerne skal bestandig indberette til udenrigsdepartementet, naar en af et „Seeamt“ i hjemlandet dømt skibsfører eller styrmand til dem indgiver forlangende om appel af dommen, og hvor konsulerne lader dette faa udsættende virkning.

Hvad angaar de foran nævnte sjøforklaringer, som konsulen kun optager paa anmodning af en af de interesserede, saa bestemmer den tyske konsulatinstruktion, at konsuler saavidt mulig skal lade offentliggjøre tiden for sjøforklaringens optagelse. Alle, som har interesser at varetage ved skib og ladning, saavel som andre, der var tilstede ved ulykkeshændelsen (lods, de paa-seilede, bjergerne m. v.), har ret til at overvære sjøforklaringen. Disse kan fremsætte spørgsmaal til skibsføreren og besætningen gennem konsulen. Ved disse sjøforklaringer tages — i modsætning til dem, der foretages i det offentlige interesse — ogsaa skibsføreren og skibets officerer i ed.

Disse sjøforklaringer har fuld retslig virkning i Tyskland. Konsulen bør altid gjøre opmærksom paa, at disse forklaringer udenfor Tyskland muligens ikke vil blive tillagt den samme vægt, og at de derfor — alt efter omstændighederne — maaske bedst burde afgives for vedkommende myndighed paa stedet.

Udviklingen af den internationale handel og skibsfart har ført med sig, at konsulerne i almindelighed meget sjelden faar at gjøre med ordningen af havari og bodmerilaan. Skulde imidlertid en tysk konsul blive anmodet om i tilfælde af havari at foretage en 'dispatche, skal han ifølge konsulatinstruktionen gjøre dette og faa sig tilstillet alle nødvendige dokumenter (konnossement, police, fakturaer, sjøforklaringer m. v.).

Konsulen bør, hvor sagen er indviklet, straks tilkalde sagkyndige.

I tilfælde af, at en skibsfører vil optage bodmerilaan, skal han først henvende sig til konsulen paa stedet for hos ham at faa skriftlig bekræftelse paa, at de lovbestemte betingelser for at kunne optage bodmerilaan er tilstede. Konsulen skal her underkaste hvert enkelt tilfælde en nøjagtig undersøgelse for at faa bragt paa det rene, om bodmerilaanets optagelse efter de gjældende forskrifter i den tyske handelslov (lov af 5te juni 1869 §§ 497, 504, 507—509, 511, 634 og 686) er tilladt og nødvendig.

I tilfælde af, at et tysk fartøj sælges til udlandet, skal en konsul, som før nævnt, affordre vedkommende skibsfører fartøiets certifikat og indsende dette til registerføreren paa fartøiets hjemsted. Ligeledes, hvis fartøiet sælges til ophugning.

I almindelighed vil jo rederiet efter skibsførerens indberetning træffe afgjørelsen om, hvorvidt et fartøj, der har lidt skibbrud, bør sælges eller ikke. Imidlertid forekommer det, at skibsføreren henvender sig til konsulen, forat denne skal afgive sin formening. Konsulen bør i saadanne tilfælde altid tilkalde sagkyndige og sammen med disse foretage en undersøgelse af fartøiet for at faa bragt paa det rene, om en afhændelse af samme vil være i vedkommendes interesse.

Da enhver pantsættelse af tyske fartøier skal indføres i de i Tyskland førte skibsregistre samtidig med, at skibscertifikatet faar en paategning herom, maa denne paategning, naar fartøierne befinder sig i fremmede lande, foretages ved konsulernes mellemkomst (se cirkulære af 25de august 1883).

De fleste tyske sjøstater har truffet bestemmelser i denne retning. Ifølge hamburgske lov af 27de april 1885 kan endog vedkommende registerfører ikke indføre panteheftelsen i skibsregistret, før der er indkommet meddelelse fra vedkommende konsul om, at paategning er skeet paa fartøiets certifikat.

En konsul kan aldrig foretage paategninger som her omhandlet uden en udtrykkelig anmodning fra vedkommende registerfører i hjemlandet.

E. Konsulernes stilling ligeoverfor den tyske marine.

Et lands krigsskibe er som repræsentanter for dets militærmagt overalt tillagt exterritorialitet. Enhver, som befinder sig ombord paa et krigsskib, behandles saaledes i fremmede havne, som var han paa det lands grund, hvor fartøiet hører hjemme. Herved er grænserne optrukne for forholdet til de fremmede havnes myndigheder — krigsskibe er ikke underkastet den stedlige jurisdiktionsmyndighed.

Strafbare handlinger, der begaaes ombord i fremmede havne, underligger saaledes de hjemlige myndigheders kompetence. Forbrydelser begaaede iland af et krigsskibs besætning underligger derimod de stedlige myndigheders kompetence. Krigsskibe tillægges i almindelighed asylret.

Krigsskibenes officielle karakter faar sit udtryk paa mange forskellige maader. — De fleste lande har reglement for de diplomatiske og konsulære repræsentanters personlige forhold til krigsskibenes kommandanter. Disse sidste skal aflægge officielle visiter hos stedets myndigheder og nøie overholde de i de forskellige lande gjældende ceremoniel betræffende kanonsalut og hilsen med flag.

For Tysklands vedkommende gjælder i denne henseende ifølge konsulatinstruktionens § 27, at tyske generalkonsuler først skal aflægge en eskadrechef officiel visit, men modtager først visit af en kommandant for et enkelt krigsskib. For konsuler og vicekonsuler er der ogsaa ligeledes truffet saagodt-som i alle lande bestemte regler for den følge, hvori visiterne bliver at aflægge, endvidere bestemmelser om modtagelsen, salut m. v.

Konsulerne bør altid aflægge de officielle visiter i uniform.

De tyske konsuler bør altid gjøre vedkommende chefer opmærksom paa, hvilke stedlige autoriteter der bør aflægges visit. Her maa man gaa frem med den største takt, da disse visiter ofte vil kunne faa indflydelse paa forholdet mellem de kommanderende chefer og stedets myndigheder.

Ved visiter, som en kommandant aflægger hos en fremmed suveræn, skal denne altid ledsages af vedkommende konsul, hvor denne er consul missus.

Forøvrigt skal konsulerne paa enhver mulig maade bistaa krigsskibene ligesom handelsskibene.

Særlig fremhæves i konsulatinstruktionen, at konsulerne skal snarest mulig underrette vedkommende krigsskib, som ventes, eller som er ankommet til havnen, om de epidemiske sygdomme, som maatte findes paa stedet. Konsulerne skal nøie paase, at vedkommende krigsskib og dets besætning bliver vist den samme opmærksomhed som andre nationers krigsskibe og indrømmes alle de privilegier, som tilkommer krigsskibe.

Konsulerne skal altid betale de paa stedet gjorte leverancer, om skibets kasse ikke tillader udlægget. Konsulerne er altid behjælpelige med at faa desertører fra krigsskibene paagrebne. Mange lande har gjensidige traktater om udlevering af rømlinger fra krigsskibene.

Vedkommende desertør skal af konsulen ved stedets myndighed besørges bragt ombord igjen og i tilfælde af, at krigsskibet har forladt havnen, bliver desertøren at hjemsende til vedkommende marinemyndighed i den havn, hvor krigsskibet hører hjemme.

Hvis en officer eller marinesoldat maa efterlades som syg i fremmed havn, skal vedkommende konsul tage sig af samme efter nærmere aftale med skibets kommandant. Denne skal skriftlig anmode konsulen om at foretage det fornødne for vedkommendes pleie og hjemforskaftning.

Naar et tysk krigsskib har havt sammenstød i aaben sjø eller i fremmed sjøterritorium med et fremmed handelsfartøi, og sammenstødet skyldes feil fra dets side, skal vedkommende kommandant, saasnart ske kan, indgive en skriftlig reklamation gennem den tyske konsul til vedkommende fartøis konsul. Skede sammenstødet under lignende omstændigheder med et fremmed krigsfartøi, og negter dette at betale udbedringen af skaden, saa skal kommandanten give indberetning til sin konsul, forat denne kan foretage det videre fornødne til opnaaelse af erstatning.

De tyske konsuler maa ikke — uden at have faaet udtrykkelig bemyndigelse af rigskansleren — opfordre et krigsskibs kommandant til at foretage handlinger af politisk betydning. I tilfælde af, at anvendelse af krigsmagt skulde være ønskelig, skal konsulen i de lande, hvor der findes en diplomatisk udsending, henvende sig til denne for at faa nærmere instruktion. Dette gjælder ogsaa, hvor det dreier sig om handlinger af ren administrativ natur som f. ex. hjælp ved skibbrud og lignende.

Der kan dog tænkes tilfælde, hvor en øieblikkelig indskriden med krigsmagt er nødvendig, og hvor konsulen kan være berettiget til at handle paa egen haand.

En konsul kan altid lade hjemsende med krigsfartøjerne nødlidende tyskere og forbrydere, som skal overgives til de hjemlige myndigheder.

F. Immatrিকulation ved konsulaterne.

Hverken Tyskland eller Frankrige anser indskrivning i den ved ethvert konsulat førte matrikel som nødvendig, forat de paa stedet værende landsmænd skal kunne gjøre regning paa hjælp og støtte hos sin konsul.

Den tyske konsulatlovs § 12 paabyder førelse af matrikel ved ethvert konsulat, forat de borgere, som anmelder sig, kan blive indførte. Da enhver tysk borger ifølge rigslov af 1ste juni 1870 § 21 mister sin borgerret, naar han har opholdt sig udenfor Tyskland i 10 aar uden at have anmeldt sig for sit distrikts konsul, vil matrikelen væsentlig tjene til at bevare de indskrevnes statsborgerret. § 21 lyder: „Sie (die zehnjährige Verlustfrist) wird unterbrochen durch die Eintragung in die Matrikel eines Konsulats des Deutschen Reichs. Ihr Lauf beginnt von Neuem mit dem auf die Löschung in der Matrikel folgenden Tage.“

I Frankrige var det i sin tid obligatorisk at lade sig indskrive i konsulatmatrikelen, om man ønskede at nyde godt af konsulens beskyttelse og bistand som fransk borger. Nu er det kun nødvendigt at være indskrevet i matrikelen, om man paa fremmed sted skal være dokumentetsvidne, eller om man ønsker i fremmede lande at staa som eier af et fartøi, der farer under fransk flag.

I enkelte stater som f. ex. Rusland, Portugal og Hamburg vil indskrivning i konsulatets matrikel faktisk blive obligatorisk for alle fremmede derigjennem, at vedkommende myndighed forlanger et bevis fra konsulatet for, at de fremmede har bevaret sin nationalitet.

Endvidere forlanger flere lande som Østerrige-Ungarn, Frankrige og Italien, at deres undersaatte skal paa enkelte steder (f. ex. i Tyrkiet) lade sig indskrive i konsulatmatrikelen for at kunne gjøre krav paa beskyttelse gjældende.

Imidlertid er det saavel fra tysk som fransk side gjerne seet, at alle deres landsmænd i udlandet lader sig indskrive i konsulatets matrikel. For Tysklands vedkommende se konsulatinstruktionen § 12.

I den franske „Guide pratique des Consulats“ heder det: „Pour rendre plus efficace la protection consulaire et la surveillance que les agents sont tenus d'exercer sur leurs nationaux, notamment au point de vue de l'exécution des lois militaires et de l'établissement de la statistique des Français à l'étranger, et pour rattacher ceux-ci plus étroitement à la patrie commune et établir entre eux en les groupant autour du consul une sorte de lieu et de solidarité, il a été de tout temps recommandé aux Français de se faire inscrire et reconnaître comme tels dans les chancelleries consulaires du pays où ils vont s'établir“. Videre bemerkes, at „les agents ne doivent négliger aucun soin, aucun effort pour convaincre leurs nationaux de l'utilité de se faire volontairement immatriculer, pour prévenir de la part des autorités locales tout doute ou toute incertitude sur la conservation de leur qualité de Français“.

Naar man ser, hvorledes de store nationers konsulter forstaar at holde „kolonien“ sammen i fremmede lande, og ser, med hvilken interesse de følger sine landsmænds selskabelige og økonomiske foreninger, som meget hyppig er fremgaaet efter vedkommende konsuls initiativ, saa kan man være vis paa, at dette sker, fordi vedkommende nationer har erfaring for den store betydning, det har, at en fremmed koloni holder sammen i udlandet. Finder de store nationer, at en slig sammenslutning, som jo skulde falde saa ganske naturlig, er gavnlig baade for hjemlandet og for koloniens interesser, saa kan man være sikker paa, at dette i end høiere grad gjælder for de smaa nationer. Vi ligger utvilsomt efter i denne henseende. Paa dette omraade kan vore konsulter gjøre meget og meget godt. Det er netop „autour du consul“ — med ham som midtpunkt —, at vore landsmænd skulde kunne samles i fremmede lande.

Det vilde derfor være ligesaa heldigt for koloniens enkelte medlemmer som for konsulterne, at enhver lod sig indskrive i konsulatmatrikelen, hvor vedkommendes stilling og adresse ligeledes burde findes.

Det kongelige udenrigsdepartements cirkulære af 21de januar 1901, der indskjærper samme departements cirkulære af 15de juli 1886, i henhold til hvilket konsulterne hvert aar skal indsende en fortegnelse over de inden distriktet bosatte norske og svenske handelsmænd, bankierer og skibsmæglere, som driver egen forretning, synes netop at tyde paa ønskeligheden af, at saavel hjemlandet som konsulterne til enhver tid kan have rede paa de i udlandet bosatte forretningsmænd. Bestemmelsen synes at være særdeles hensigtsmæssig og vil ved given leilighed kunne vise sig at være til stor nytte for alle parter. Der bør gjøres alt muligt for, at konsulterne kan faa et indgaaende kjendskab til koloniens stilling og virksomhed. Ved ombytning af konsulter paa pladsen vil det særlig vise sig ønskeligt, at den nyankomne paa konsulatet kan finde en oversigtlig fortegnelse over koloniens medlemmer og deres virke.

For at kunne indføres i de tyske konsulators matrikel maa man kunne forevise et nationalpas eller et „Heimathschein“. Disse sidstnævnte papirer udstedes af de hjemlige myndigheder i de forskellige forbundsstater — i Preussen af regjeringspræsidenterne (i Berlin af politipræfekten). De indeholder en bevidnelse for, at vedkommende er borger af en forbundsstat. Disse „Heimathscheine“ har kun gyldighed for 5 aar. Man opretholder i almindelighed strengt kravet paa de her nævnte legitimationspapirer, forat man skal kunne indføres i matrikelen.

Militærpapirer, daabsattester, sjøfartsbøger, arbeidsbøger m. v. ansees saaledes ikke tilstrækkelige til, at vedkommende kan indføres i matrikelen.

Konsulerne skal nøie undersøge, før nogen indføres i matrikelen, om vedkommende har mistet sin statsborgerret paa grund af fravær fra hjemlandet i over 10 aar. Denne frist regnes fra udløbet af den tid, for hvilken „Heimathscheinet“ er gjældende.

Tiaarsfristen afbrydes foruden ved, at man indføres i konsulatmatrikelen eller ved erholdelsen af konsulatpas, ogsaa ved en reise til Tyskland, selv om besøget dersteds er aldrig saa kortvarigt. Endvidere løber tiaarsfristen paa nyt for en enke fra den dag af, da hendes mand døde. For myndige børn begynder fristen at løbe efter indtrædelsen af deres myndighedsalder.

Hvis en tysker, der har tabt sin statsborgerret paa grund af, at tiaarsfristen er oversiddet, ønsker at indføres i matrikelen, maa han ansøge om at blive anerkjendt paanyt i vedkommende forbundsstat som tysk borger. Denne „renaturalisation“ omfatter samtidig vedkommendes hustru og umyndige børn. Da en tysker ikke taber sin statsborgerret, om han bliver naturaliseret i en fremmed stat (han bliver saaledes ikke derved befriet for at gjøre sin militærtjeneste i Tyskland), kan en saadan person indføres i konsulatmatrikelen. Imidlertid skal konsulen i et saadant tilfælde indhente rigskanslerens samtykke. Praktisk taget vil imidlertid en tysk konsuls forpligtelse til at tage sig af en tysker, som er naturaliseret i vedkommende land og der bosat, være meget indskrænket.

Hvor vedkommendes nationalitet er tvilsom, bør konsulen altid forelægge sagen for rigskansleren og give vedkommende en provisorisk gjældende matrikelattest, om en saadan kræves af stedets myndigheder. Særlig skal de tyske konsuler have sin opmærksomhed henvendt paa vedkommendes militærforhold.

Matrikelen, som føres fortløbende efter numer, skal indeholde opgave over vedkommendes fulde navn, fødselsdag og sted, virksomhed og bolig samt nøie angivelse af de dokumenter, i henhold til hvilke vedkommende er indført i matrikelen. Man bør melde sig en gang om aaret paa konsulatet, ellers udstryges man af matrikelen. Paa forlangende erholder man en matrikelattest (Matrikelschein, Patent, Schutzschein), der kun har gyldighed for et aar.

Forøvrigt udstryges man af matrikelen i tilfælde af dødsfald, ved tab af borgerretten, og naar man forlader konsulatdistriktet for længere tid (aus dem Konsularbezirk dauernd verzieht).

G. Konsulernes bemyndigelse til at kunne foretage borgerlig vielse. Deres pligt til at indberette til de hjemlige myndigheder fødsler, dødsfald og egteskabsstiftelse blandt medborgere i fremmede lande.

I lande som Tyskland og Frankrige, hvor der fra den civile administrations side føres nøiagtige fortegnelser over enhver borgers „état civil“, har man anseet det for heldigt at give borgere, der opholder sig i udlandet, anledning til for vedkommende legationer og konsulter at kunne foretage det fornødne for at konstatere deres „état civil“, — det vil sige for disse myndigheder at kunne indgaa eller anmelde et i udlandet for de stedlige myndigheder indgaaet egteskab, at kunne anmelde fødsler og dødsfald, afgive erklæringer angaaende materniteten, anerkjende børn fødte udenfor egteskab samt foretage adoption.

Ifølge den tyske konsulinstruktions § 13 har kun de konsulter, som udtrykkelig har modtaget bemyndigelse af rigskansleren (se lov af 4de mai 1870), ret til at foretage de forannævnte funktioner.

Overalt, hvor der er nødvendighed for en saadan myndighed, har vedkommende tyske gesandter og konsulter faaet denne.

I de fleste europæiske lande hersker der et i betryggende former etableret system for samtliges „état civil“. Dette omfatter saavel landets borgere som fremmede uden hensyn til vedkommendes religion. I disse lande vil der saaledes i almindelighed ikke være nogen nødvendighed for at tillægge konsulterne den omhandlede myndighed.

I lande, hvor dette ikke er tilfældet, vil det derimod være ønskeligt for de fremmede hos sit lands konsul eller gesandt at kunne erholde de fornødne dokumenter til bevis for sin „état civil“. Disse dokumenter vil naturligvis kun have retslig gyldighed ligeoverfor hjemlandet, hvis konsulens myndighed støtter sig paa landets lov eller traktat med vedkommende land.

Konsulterne skal derfor bestandig, hvor det er tvilsomt, om f. ex. egteskabsindgaaelse paa konsulatet er gyldig efter vedkommende lands love, altid gjøre parterne opmærksom herpaa.

De tyske konsulter er tillagt myndighed til at foretage vielser i samtlige lande, hvor konsulterne har jurisdiktion, i en række udeneuropæiske stater samt i følgende stater i Europa: Grækenland, Portugal, Spanien og Italien.

I flere af de udeneuropæiske stater, f. eks. Argentinien, ansees ikke et egteskab, indgaaet for en konsul, gyldigt efter landets love.

I Grækenland og Portugal er et egteskab, indgaaet for en konsul, gyldigt ifølge landenes love. Saa ogsaa i Spanien, hvor egteskabet dog ogsaa maa anmeldes for den lokale civilregistrator. Med Italien har Tyskland afsluttet traktat af 4de mai 1891, i henhold til hvilken egteskaber kan indgaaes for de tyske konsulter med retsgyldighed ligeoverfor de italienske love, naar beggø parter er tyske statsborgere.

For Frankrige gjælder som almindelig regel, at franske borgere kan indgaa egteskab overalt i verden paa en fransk legation eller et fransk konsulat (l'article 48 du Code civil).

For franske som for tyske borgere i fremmede lande er det aldrig obligatorisk at maatte indgaa egteskab for tyske og franske konsuler. Man har valget at indgaa egteskab for det fremmede lands myndigheder, og vil dette naturligvis ogsaa altid ske, om man bosætter sig ude, og hvis det for konsulen indgaaede egteskab ikke tillægges fuld gyldighed i vedkommende land.

For at undgaa misbrug af den konsulerne tillagte myndighed foreskriver saavel Tyskland som Frankrige nærmere regler i tilfælde af, at begge eller en af parterne i tiden forud for egteskabets indgaaelse har havt sin bopæl udenfor konsulatdistriktet.

I ethvert fald skal alle egteskaber, der ønskes indgaaet for konsulerne, offentliggøres en vis tid iforveien paa de ved lov bestemte maader: ved opslag i konsulatkontoret og ved kundgjørelse i en paa stedet udkommende avis.

Forøvrigt kræves fremlæggelse af de sedvanlige legitimationspapirer — fødselsattest og erklæring fra de personer, hvis samtykke er nødvendigt efter hjemlandets love for egteskabets indgaaelse. Der skal være mindst to vidner. I den protokol, som optages, skal begge parters fulde navn, forældrenes navne, de foreviste papirer, vidnernes navne m. v. indtages.

Fødselsregistret skal saavel i de tyske som franske konsulater indeholde oplysning om stedet, dagen og klokkeslettet for barnets fødsel, endvidere barnets fornavne saavelsom forældrenes og vidnernes fulde navn, bopæl og stilling. Barnets fødsel skal efter fransk lov anmeldes af faderen, lægen eller jordemoderen inden 3 dage, efterat det er kommet til verden. Hvor det gjælder børn, fødte udenfor egteskab, angives kun moderens navn og stilling.

Dødsfaldsregistret føres ligeledes omtrent ensartet ved de tyske som de franske konsulater. Afdødes fulde navn, alder, stilling, bosted og fødested indføres. Hvis afdøde var gift, medtages hustruens navn, endvidere forældrenes navne, tid og sted for dødsfaldet, vidnernes navn og stilling. Vidnerne bør helst være afdødes slegtninge. Skulde konsulen ikke fæste lid til vidnernes udsagn, bør han tilkalde afdødes læge eller søge anden oplysning gennem de lokale myndigheder.

I tilfælde af, at der ombord i et tysk eller fransk fartøj er indtruffet fødsler eller dødsfald, skal dette anmeldes for vedkommende konsul i den havn, fartøjet først anløber.

Saavel de tyske som franske konsuler skal føre dobbelte, paginerede og gennemdragne registre for indgaaede egteskaber, anmeldte fødsler og dødsfald. Det ene exemplar bliver at indsende til udenrigsdepartementet ved hvert aarslutning, det andet opbevares i konsulatets arkiv.

H. Konsulerne som notarer. Legalisation af dokumenter, udstedelse af certifikater m. v.

Ifølge den tyske konsulatlov af 8de november 1867 § 16 er konsulerne tillagt myndighed som notarii publici inden deres distrikt, forsaavidt angaar retshandlinger mellem tyske borgere eller mellem disse og fremmede. I henhold til traktater, som Tyskland har afsluttet med flere lande, er denne myndighed ogsaa udvidet til at gjælde retshandlinger mellem fremmede, naar den indgaaede kontrakt omhandler udelukkende formuesgjenstande, der befinder sig i Tyskland.

Konsulatinstruktionens § 17 fremhæver konsulernes notarvirksomhed som en af disses vigtigste og mest ansvarsfulde funktioner. De for en konsul som notar indgaaede retshandlinger har den samme offentlige troværdighed og beviskraft som de, der indgaaes for en notar i hjemlandet. Imidlertid hersker der paa dette omraade ikke nogen gjældende bestemmelse i det tyske rige. I de forskellige tyske forbundsstater er nemlig de samme forretninger snart underlagt dommerne, snart notarii publici.

Hvor derfor en konsul er i tvil om, hvorvidt den for ham indgaaede forretning vil faa gyldighed i vedkommende forbundsstat, bør han tilholde parterne selv at undersøge dette. Det tyske udenrigsdepartement har særlig fæstet konsulernes opmærksomhed paa den forskellige retsgyldighed, der tillægges testamenter og egteskabskontrakter, indgaaede for en konsul i de enkelte „Bundes“-stater.

Notarialmyndigheden tilkommer alene konsulen og kan ikke udøves af de underordnede konsulat tjenestemænd.

Den tyske konsulatinstruktion foreskriver meget nøie, hvad en konsul som notar har at iagttage. Der skal altid være to vidner tilstede, hvilke med sin underskrift bevidner den foretagne forhandling, og skal konsulen ligeledes underskrive og forsyne dokumentet med embedets segl. Uden dette har forhandlingen ingen gyldighed. Fremdeles vil den ingen gyldighed have, om forhandlingerne kun overværes af konsulens nærmere slegtninge, eller om den træffer forføjninger til gunst for disse eller de tilkaldte vidner.

Forøvrigt kan en konsul som regel aldrig negte at foretage en notarialforretning, saafremt denne ikke gaar ud paa noget, der efter tysk lov er strafbart. Af betydning er, at vedkommende parter identitet paa det nøiagtigste fastslaaes. Foruden disses fulde navn og virksomhed bør ogsaa bolig og nationalitet anføres. Konsulen skal altid undersøge, om begge parter har ret til at træffe vedkommende dispositioner — om de er myndige, eller for tilfælde, om de har de fornødne fuldmægter.

Hvis en af parterne ikke er sproget mægtig, skal der tilkaldes en tolk. Konsulerne skal drage omsorg for, at forhandlingen er klart og greit affattet uden raderinger eller aabne rum, forat misforstaaelser og ulovlige forandringer ikke skal forekomme.

Selve kontrakten behøver ikke at indskrives paa konsulatet. Hvor den medbringes færdig af parterne, vil konsulen kun have at efterse, at de fore-

skrevne former er iagttagne, at oplæse forhandlingen for parterne og lade disses anerkjendelse af det passerede tilføre protokollen.

Blandt en konsuls funktioner, som notarius publicus spiller optagelsen af sjøprotester en stor rolle. En almindelig sjøprotest afgivet af skibsføreren alene — uden at nogen af mandskabet afhøres — vil i og for sig kun tjene som bevis mod skibsføreren og savne al anden beviskraft. I almindelighed foretager en skibsfører en saadan protest for at sikre sig mod følgerne af ladningens slette beskaffenhed eller modtagelsen af et mindre kvantum end opgivet. Konsulen bør i slige tilfælde altid gjøre vedkommende opmærksom paa protestens ringe nytte, og han bør, hvor den skal benyttes paa pladsen, eller mod fremmede, altid henvise skibsføreren til en myndighed paa stedet. Ligeledes bør konsulerne ved vekselprotester og lignende notariale forretninger altid gjøre parterne opmærksom paa den eventuelle ringe virkning saadanne vil kunne faa, naar de optages for ham istedetfor for en af de stedlige myndigheder.

De paa konsulatet optagne notarialforretninger udleveres parterne i original. Enhver af parterne kan forlange en bekræftet afskrift af samme.

Alle foretagne forretninger indføres i et paa konsulatet beroende notarialregister efter en nærmere bestemt formular. Forretningerne opføres under løbende numer, og angives datum, forhandlingens gjenstand og de deltagende parter navne og bopæl.

Ved de franske konsulater er det ikke konsulerne, men de før omtalte chanceliers, som er tillagt myndigheden som notarii publici. Denne myndighed blev dem tillagt allerede ved „ordonnance de la marine“ af 1681, og har den senere altid været anerkjendt.

Chanceliererne maa, for at kunne udøve selvstændig de notariale funktioner, være fast ansatte (titulaires du poste). De kan optage notariale forhandlinger saavel ligeoverfor franske borgere som for fremmede, der ønsker at sikre visse dokumenter offentlig troværdighed i Frankrige.

Chanceliererne er inkompetente i sager, der angaar personer, til hvem de staar i nærmere slegtskabsforhold (indtil onkler og nevøer). Forøvrigt er chancelierernes kompetence som notarar uindskrænket med undtagelse af, at de ikke kan udstede leveattester — dette er forbeholdt konsulerne alene — og de maa, hvor de modtager testamenter, altid foretage den notariale akt i nærvær af og sammen med vedkommende konsul.

Notarialforretningerne indskrives i original i protokoller, som føres dobbelt. Disse skal være paginerede og gennemdragne og forsynede med konsulatets segl. Ved aarets slutning underskrives de saavel af chancelieren som af konsulen. En af protokollerne oversendes til udenrigsdepartementet. Den anden beror i chancelierens arkiv.

I nær forbindelse med den foran omhandlede notarialvirksomhed staaar konsulernes ret til at legalisere dokumenter, bekræfte afskrifter og udstede visse slags certifikater. Den tyske konsulatlovs § 14 indeholder bestemmelsen om konsulernes ret til at legalisere dokumenter, som er udstedt af embedsmænd eller notarer inden konsulens distrikt. En saadan legalisation har til hensigt at vanskeliggjøre forfalskning og betrygge ægtheden af samme under dets benyttelse i Tyskland.

Som regel maa alle udenlandske autoriteters underskrift legaliseres af vedkommende tyske konsul paa stedet for at faa gyldighed i Tyskland. En undtagelse fra denne regel finder sted, hvor der, saaledes som mellem Tyskland og Østerrige-Ungarn, eksisterer en særlig traktat, der gjensidig ophæver nødvendigheden af legalisation for de af de to landes myndigheder udfærdigede dokumenter. I almindelighed bør legalisationen ikke blot omfatte vedkommende underskrifts ægthed, men ogsaa, at vedkommende autoritet er berettiget til at udfærdige vedkommende dokument.

Hvis et dokument, der ikke er udfærdiget af en autoritet inden konsulens distrikt, forelægges til legalisation, kan en saadan ikke foretages af konsulen, før dokumentet ogsaa er legaliseret af en inden konsulatets distrikt boende embedsmand eller notar.

Konsulerne skal aldrig legalisere tyske autoriteters underskrifter. Disses underskrifter bliver al legaliseret af de fremmede landes konsuler i Tyskland. Konsulerne skal altid selv underskrive legalisationerne. I almindelighed skal konsulerne kun foretage legalisationer efter anmodning af tyske borgere; imidlertid kan legalisationer foretages ogsaa ligeoverfor fremmede, naar dokumenterne skal benyttes ligeoverfor tyske borgere.

Konsulatinstruktionens § 14 fremhæver udtrykkelig forskjellen mellem den notariale akt at bekræfte private personers underskrifter og legalisation. Derfor bliver de foretagne legalisationer at indføre i et eget register og ikke i notarialregistret.

Ved de franske konsulater, hvor reglerne for legation er omtrent de samme som de foran nævnte, udføres denne af konsulen selv og ikke af chanceliererne. Ogsaa ved de franske konsulater føres et eget register for legalisationerne med angivelse af disses datum, dokumentets indhold, rekvirentens navn og den legaslierede underskrift.

Ved oprindelsesbeviser for varer bør de tyske konsuler altid anføre, hvorpaa beviset for produktionsstedet støtter sig — om paa konnossement eller forevist handelskorrespondance m. v. Det er strengelig forbudt at udstede oprindelsesbevis for allerede udlossede eller expederede varer.

De franske konsuler skal ved udfærdigelse af „certificats d'origine“, hvilke underskrives af konsulen selv og kontrasieres af chanceliererne, saavidt muligt specificere de omhandlede varer; endvidere bør certifikatet indeholde afskiberens og modtagerens navne, fartøiets og vedkommende skibsførers navn og bestemmelsesstedet.

I praxis udsteder konsulerne meget sjælden oprindelsesbeviser for varer. I almindelighed udstedes disse af de lokale myndigheder, hvis underskrift legaliseres af vedkommende konsul.

I. Udstedelse af pas paa konsulaterne.

Saa vel de tyske som de franske konsuler er tillagt en meget udstrakt myndighed paa dette omraade. ,

De tyske konsuler var ved pasloven af 12te oktober 1867 kun berettiget til at udstede pas for tyske borgere, naar disse vilde reise til Tyskland. Ved den tyske konsulatlov udvidedes konsulernes myndighed derhen, at de kunde udstede pas for tyske borgere for hvilkensomhelst reise. Pas maa kun gives for reiser og skal ikke gives som bevis for nogens nationalitet. Dertil benyttes immatrikuleringsattest.

Man savner nogen almindelig bestemmelse om tiden, for hvilken pas kan udstedes. Her maa tages hensyn til de inden de forskjellige forbundsstater herskende bestemmelser. I Preussen kan aldrig et pas udstedes for mere end 2 aar.

Konsulen skal nøie undersøge, om vedkommende person, der ønsker pas, er tysk borger. Nærer han tvil herom, bør vedkommende henvises til de hjemlige myndigheder. Konsulatinstruktionens § 25 fremhæver desuden som hindringer for, at nogen kan modtage pas: militærpligt, politiopsigt, retslig forfølgning m. v.

Saasom man er i den militærpligtige alder, maa man for at kunne faa pas til en reise i udlandet, kunne forevise bevis fra vedkommende militære myndigheder for, at der fra deres side intet er til hinder for vedkommendes afreise og ophold i udlandet.

De ved de tyske konsulater benyttede pasformularer, der er forsynede med pasjournalens løbende numer, indeholder et fuldstændigt signalement af vedkommende tilligemed dennes signatur.

Reisen, for hvilken passet er gjældende, skal anføres; man kan ikke udstede pas for reiser i sin almindelighed.

De tyske konsuler kan visere pas, udstedte saavel af tyske rigsmyndigheder som af embedsmænd inden de forskjellige stater. Pas fra fremmede autoriteter kan konsulerne kun visere for reise til Tyskland.

Over de udleverede pas og de foretagne viseringer skal der føres et register, hvori det væsentlige af indholdet indtages.

De franske konsuler er ogsaa bemyndigede til at udstede pas for alle franske borgere for hvilkensomhelst reise. De kan ikke, som tidligere var tilfældet, udstede pas for fremmede, der ønskede at begive sig til Frankrig. Ligeoverfor disse kan de nu kun visere de af vedkommende lands myndigheder udstedte pas.

De franske konsulatpas udstedes i præsidentens navn, undertegnes af konsulen og kontraseres af chanceliererne. Passet indeholder vedkommendes navn, alder, stilling, bopæl, signalement og angivelse af reisen. Vedkommende maa skrive sit navn saavel paa passet som i det ved konsulatet over udleverede pas førte registre. I almindelighed skal man ikke udstede et pas for flere personer, dog kan de franske konsuler udstede ét pas for en familie — det

vil sige for forældrene og de mindreaarige børn. Hver enkelt skal dog altid opføres med fuldt navn.

De franske konsuler kan kun udstede pas gjældende for et aar, hvis de ikke udstedes for en nærmere bestemt reise. Pas kan viseres med gyldighed for et aar.

I de ved konsulaterne førte pasregistre anføres vedkommendes fulde navn, alder, fødested, stilling, bopæl og signalement. Vedkommende maa som før nævnt skrive sit navn ogsaa i registret. Der anføres ligeledes, hvorledes vedkommendes identitet er bragt paa det rene — hvilke dokumenter der er forevist f. ex.

Ved viseringer af pas anføres i registret, hvor dette er blevet udstedt, samt passets datum.

J. Understøttelse af nødlidende.

I alle civiliserede lande er den internationale regel anerkjendt, at det paa hviler stedets myndigheder at tage sig af nødlidende — hvad enten disse tilhører vedkommende statssamfund eller er fremmede. Som følge heraf er ogsaa de forskjellige landes konsuler i almindelighed paalagt kun i undtagelsestilfælde at yde nødlidende landsmænd bistand og bestandig, hvor undertøttelse finder sted, at udvise den største sparsomhed.

Som tidligere nævnt staar sjømænd i denne henseende i et undtagelsesforhold. Her er det i hjemlandets interesse at yde en mere udstrakt hjælp.

Den tyske konsulatinstruktion paalægger sine konsuler at henvise nødlidende landsmænd, der søger om hjælp, til stedets myndigheder eller til understøttelsesforeninger for fattige. Hvis imidlertid ingen hjælp kan erholdes ad denne vei, kan konsulerne, naar vedkommende er tysk borger, yde understøttelse til afhjælpelse af en øieblikkelig nød.

Hvis den nødlidende er syg, skal konsulen søge at faa vedkommende gratis indlagt paa et hospital. Kan dette ikke ske, skal konsulen betale hospitalsoopholdet, naar vedkommende er indlagt efter hans anmodning.

Ved understøttelse skal de nødlidende mindst mulig erholde kontante penge, og der bør altid tages kvittering for de gjorte udlæg. Hvor der turde være mulighed for tilbagebetaling, skal konsulen afkræve vedkommende en skriftlig erklæring for, at saa vil ske.

§ 1. Hvor en nødlidende ydes reiseunderstøttelse, skal det givne beløb anføres paa vedkommendes legitimationspapirer, forat beløbet kan sees af andre tyske myndigheder, til hvem vedkommende paa sin reise videre maatte henvende sig for at faa hjælp. Dette synes at være en særdeles praktisk bestemmelse. Et legitimationspapir kan ogsaa for anledningen blive at udstede af konsulatet — men dette maa alene gjælde for reise til hjemlandet.

De tyske konsuler skal uden ophold meddele sine tyske kollegaer i vedkommende land og i nabolandet en fortegnelse over tyskere, der er mistænkte for som landstrygere at bede om hjælp overalt hos konsulerne.

Hvor konsulerne finder, at vedkommende nødlidende ikke blot bør ydes en reiseunderstøttelse, men sendes lige til sit hjemsted, skal først samtykke fra vedkommende forbundsstats regjering indhentes.

En konsul bør i almindelighed negte at hjemsende tyske borgere efter anmodning af et fremmed lands myndigheder, da det som regel paahviler disse at transportere vedkommende til grænsen. Tyskland har forøvrigt afsluttet traktater med flere af sine nabolande — Italien, Danmark, Schweiz, Belgien og Rusland — om gjensidig understøttelse og hjemsendelse af nødlidende.

Desertører fra armeen, krigsflaaden og handelsflaaden skal konsulen aldrig yde nogensomhelst bistand.

Ogsaa de franske konsuler er paalagt at udvise den største sparsomhed, hvor de efter omstændighederne finder at burde yde nødlidende landsmænd hjælp.

Det er særlig „relative aux rapatriements concernant des indigents de l'ordre civil“, at konsulerne har faaet indgaaende instruktioner (se instruktion af 2den april 1887).

Hvor det gjælder sjømænd, har vi foran seet, hvorledes disse fra den franske stats side er sikret hjemsendelser, hvad enten de afmønstres fra et fransk eller fremmed fartøj. I overensstemmelse med disse regler hjemsender de franske konsuler overalt sjømænd, der af en eller anden grund er blevet nødlidende.

Hvor derimod andre landsmænd henvender sig til konsulerne for at blive hjemsendt af mangel paa existensmidler, maa udenrigsministerens samtykke først indhentes, før konsulerne kan foretage noget skridt. Konsulerne skal give alle de oplysninger om vedkommende, som udkræves, forat myndighederne i hjemlandet kan sættes istand til at faa rede paa vedkommendes tidligere livsførsel, hans familieforhold, hans motiver til hjemreisen m. v.

Konsulerne skal samtidig med indsendelse af vedkommendes ansøgning om at maatte blive hjemsendt opgive omkostningerne med forsendelsen. Forat staten skal betale hjemreisen, kræves, foruden at vedkommende er absolut nødlidende, ogsaa, at hans moralske vandel er upaaklagelig.

Det er den franske indenrigsminister, som afgjør, om en hjemsendelse paa statens bekostning bør finde sted — udlægget falder ogsaa paa dette departements budget.

Det er kun, hvor tvingende omstændigheder er tilstede, at de franske konsuler kan hjemsende landsmænd uden udenrigsministerens samtykke. Som saadanne omstændigheder nævner den ovenfor citerede instruktion af 2den april 1887, at den nødlidende vilde kunne foraarsage forviklinger mellem Frankrige og det fremmede land, eller i visse tilfælde, hvor de lokale myndigheder forlanger en øieblikkelig udvisning.

Under alle omstændigheder skal de franske konsuler, naar de hjemsender en nødlidende fransk borger uden at have indhentet udenrigsministerens samtykke (rapatriement d'office) straks give denne oplysning om grunden, hvorfor vedkommende er hjemsendt, samt anføre de nødvendige personalia betræffende den hjemsendte. Desuden skal vedkommende myndighed i Frankrige (préfets, sous-préfets etc.) underrettes direkte om den hjemsendtes afreise, forat denne kan blive sendt til sit hjemsted ved de administrative myndigheders mellemkomst, saasnart som han har naaet den franske grænse.

Ved hjemsendelsen bør saavidt mulig jerubanebefordring og forsendelse med fremmede fartøier undgaaes; man bør altid vælge den korteste vei og om muligt et fransk fartøj.

Det er forbudt at hjælpe nødlidende fra en fremmed havn til en anden fremmed havn, hvis det ikke sker for videreforsendelse til Frankrige.

Enhver, som saaledes hjemsendes, skal forsynes med et certifikat, som indeholder vedkommendes navn, stilling, fødselsdag, fødested samt det sted i Frankrige, hvortil han skal sendes, forat vedkommende ikke skal kunne skuffe de franske myndigheder og vælge en anden rute end den bestemte.

Hvor den nødlidende er sindssvag, skal konsulen søge at faa ham indlagt paa et hospital og lade det fremmede lands regjering ad diplomatisk vei drage omsorg for hjemsendelsen og refusion af de havte udgifter.

K. Konsulernes befatning med afdøde landsmænds efterladenskaber.

De fleste landes konsulatinstruktioner paalægger ikke alene konsulerne at skride ind for at tage vare paa efterladenskaberne efter en landsmand, der er afgaaet ved døden i udlandet, men de gives ogsaa i denne henseende i almindelighed en meget vidtstrakt myndighed.

Da det imidlertid ifølge alle civiliserede landes love paahviler de lokale myndigheder at behandle ogsaa afdøde fremmedes efterladenskaber, er den konsulerne tillagte myndighed i praxis ikke af særdeles stor betydning, uden hvor den afdøde var sømand, og i de lande, hvor konsulerne har jurisdiktion. I almindelighed vil altsaa konsulernes optræden blive indskrænket til at følge de lokale myndigheders forføininger og derom at give indberetning. I visse tilfælde optræder konsulerne sammen med de lokale myndigheder under udførelsen af disses funktioner.

Den tyske konsulatinstruktions § 18 paalægger konsulerne at skride ind overalt for at tage vare paa efterladenskaberne, hvor en tysk borger afgaar ved døden, uden at der findes nogen arvinger paa pladsen. Imidlertid er konsulerne paalagt nøie at følge landets love, og maa de for tilfældet henvende sig til stedets myndigheder for at erholde disses tilladelse til at skride ind, om de ønsker nogen forføining truffet ligeoverfor efterladenskaberne.

Lægger landets love eller traktater ingen hindring iveien for, at konsulen

kan skride ind, skal han tage den afdødes efterladenskaber i forvaring, hvilket i almindelighed vil ske ved at forsegle de rum, hvori gjenstandene befinder sig. Endvidere skal han optage en inventarieliste og bekjendtgjøre dødsfaldet. Værdipapirer, penge og gjenstande af betydelig værdi skal konsulen tage under sin personlige varetægt. Hvis der er tvingende omstændigheder for haanden, kan konsulerne gaa til salg af de efterladte eiendele.

Konsulerne skal bestandig indgive indberetning til regjeringen for vedkommende forbundsstat, hvor afdøde hørte hjemme, med oplysning om afdødes personlige forhold, efterladenskabernes størrelse, boets gjæld m. v.

Naar vedkommendes arvinger har legitimeret sig, bliver afdødes efterladenskaber tilstillet disse.

Konsulen skal imidlertid bestandig — selv om han fortsætter at befatte sig med boet efter arvingernes anmodning — indsende til udenrigsdepartementet og ikke direkte til arvingerne værdipapirer, obligationer, gjældsbeviser o. lign.

Da det kongelige departement for det indre ved en række cirkulærer har givet vore konsuler indgaaende instruktioner om, hvorledes de skal forholde sig ved hjemsendelsen af afdøde sjømænds efterladenskaber, skal jeg tillade mig at behandle noget nøiere de for de tyske konsuler ved cirkulære af 31te december 1882 givne regler paa dette omraade.

I almindelighed skal en tysk konsul sende en afdød sjømands efterladte effekter til et af de tyske „Seemannsämtér“. Skulde imidlertid forsendelsesomkostningerne være altfor store i forhold til sagernes værdi, kan konsulen sælge effekterne paa pladsen og indsende pengene til udenrigsdepartementet. De blandt afdødes efterladenskaber værende breve og privatpapirer skal altid tages i forvaring af konsulen og tilstilles udenrigsdepartementet.

Ifølge forannævnte cirkulære skal følgende oversigt over afdødes personalia og efterladte effekter indsendes i to eksemplarer til rigskansleren:

Fortegnelse

over de personlige forhold og efterladenskaberne efter afdøde sjømand:

af skib:

Kjendingsignal:

Hjemsted:

Reder:

Bilag (kun antallet angives — de enkelte bilag specificeres ikke).

For- og efternavn: /

Stilling ombord:

Bosted:

Naar og hvor født:

Naar og hvor død:

Dødsårsag:

Dødsfaldet meldt af:

Dødsattest følger vedlagt.

Efterladenskaberne indleveredes af:

Fordring paa efterladenskaberne gjøres gjældende af:

Slægtingernes navn og bosted:

Efterladenskaberne bestaar af:

1. De i medfølgende pakke værende . . .
2. Følgende gjenstande, der oversendtes Seemannsamt N. N. med anmodning om, at samme maatte blive overgivet til afdødes arvinger. Gjenstandene afsendtes med skib . . ., skibsfører . . .
3. Kontante midler ifølge vedføjede afregning:

Indtægt:									
Kontant beholdning									
Tilgodehavende hyre									
Solgte gjenstande									
Tilsammen									
Udlagt:									
Gebyr for dødsattesten									
Gebyr for efterladenskaberne									
Portoudlæg									
For transport									
Begravelsesomkostninger									
Tilsammen									
Rest til udbetaling									

Naar en frem med sjømand er afgaaet ved døden ombord paa et tysk fartøj, skal konsulen modtage afdødes effekter og tilgodehavende hyre for at oversende efterladenskaberne til konsulen for det land, afdøde tilhørte, eller for tilfælde til de lokale myndigheder. Mellem mange lande er overenskomster indgaaet paa dette omraade. Ogsaa, hvor ingen overenskomst findes, gaar man altid frem paa denne maade, saavidt jeg har erfaret.

VII.

Konsulatsinspektører.

Tyskland kjender ikke denne institution. Frankrige kjender den, men benytter den i særdeles ringe udstrækning.

I aarene 1777 og 1817 lod den franske stat foretage grundige inspektioner af konsulatene, delvis for at komme efter, om de givne reglementer og instruktioner fulgtes paa en nøiagtig maade, delvis for at undersøge, om disse virkede tilfredsstillende og praktisk. Senere er kun inspektører udsendte i visse tilfælde for at undersøge forholdene ved enkelte konsulater.

Maaske har den i aaret 1833 i Frankrige nedsatte konsulatkommissions opfatning paa dette omraade havt stor indflydelse. Denne kommission udtaler sig mod konsulatsinspektører i sin almindelighed, idet den betragter oprettelsen af saadanne poster som en byrdefuld reform og formener desuden, at det vilde skade den anseelse, som de franske konsulater bør have i udlandet. Institutionen betegnes som en „*rénovation onéreuse et souvent périlleuse pour la considération dont nos agents doivent être entourés au dehors*“.

Nævnte kommission vil derimod, at konsulaterne skal gives en udstrakt myndighed til at foretage reiser for at undersøge forholdene ved de inden deres distrikt værende vicekonsulater.

I lande som Frankrige og Tyskland synes det kjendskab, som centralmyndigheden altid har til de lønnede konsulater at skulle være garanti nok for, at alt gaar ret og rigtig til, isærdeleshed da der inden disse etater sker et hyppigt personsifte, hvorved der for hver gang foregaar saa at sige en inspektion af konsulatets arkiv og forretningsførsel.

Hvad angaar de ulønnede konsulater, stiller sagen sig anderledes. Denne etat er jo spredt over hele jorden, og forholdene fører det med sig, at centralstyrelsen hjemmefra meget vanskelig kan kontrollere, om forretningsførselen foregaar paa den i konsulatinstruktionen foreskrevne maade. Her kunde noget tale for at udsende inspektører for at efterse, at de forskjellige protokoller og registre førtes paa en rigtig og uniform maade ved de forskjellige konsulater. Endvidere synes det at have meget for sig, at lønnede konsulater og general-konsulater langt hyppigere og regelmæssigere, end nu er tilfældet, burde foretage reiser inden sit distrikt for at inspicere de underordnede stationer og komme i intimere rapport med vicekonsulaterne.

VIII.

Konsulernes jurisdiktion.

Under omtalen af konsulaternes tilblivelseshistorie i første kapitel saa man, at disses oprindelse i middelalderen skyldtes den interesse, som de forskellige europæiske stater havde at varetage i orienten ved den opstaaede handel og søfart.

Den myndighed og de prærogativer, som konsulerne fik dengang i orienten, har de dersteds bevaret næsten ubeskaaret lige til vore dage. Først og fremst er at nævne deres jurisdiktionsmyndighed, som de nu har tabt i alle civiliserede stater.

Denne myndighed, som ansees for at staa i strid med suverænitetsprincippet, gaves først europæerne i Tyrkiet ved ensidige indrømmelser („Capitulations“) fra sultanens side.

Senere har imidlertid sultanen maattet afslutte formelige traktater med de europæiske magter.

Den nye tyske lov om konsulernes jurisdiktion er „Gesetz über die Konsulargerichtsbarkeit vom 7 April 1900“, der ophæver den tidligere lov af 10de juli 1879.

Vi har som bekjendt ingen lov om konsulernes jurisdiktionsmyndighed. Der foreligger kun et udkast til lov paa dette omraade.

Den tyske lovs § 1 bestemmer dens virksomhed til at gjælde alle de lande, hvor konsulerne i henhold til sædvaneret eller traktater har jurisdiktionsmyndighed.

Den kan imidlertid ved keiserlig forordning sættes ud af kraft for enkelte omraaders vedkommende og paa samme maade indskrænkes i sin virksomhed ligeoverfor enkelte retsforholde.

De tyske konsuler udøver jurisdiktion i følgende lande: China, Korea, Persien, Samoa, Venskabsøerne, Sansibar, Marocco, Rumænien, Serbien, Bulgarien, Tyrkiet og Ægypten.

I Japan er konsulernes jurisdiktionsmyndighed ophævet siden aaret 1899. I Ægypten er den betydelig indskrænket, efterat de internationale domstole — oprettede ifølge overenskomster mellem de europæiske magter, de Forenede Nordamerikanske Stater og kediven — er traadt i kraft siden 1ste februar 1876.

Der findes tre af disse internationale domstole i Ægypten: i Kairo, Alexandria og Zagazig. Desuden en overret i Alexandria. Overretten bestaar af 14 dommere (9 fremmede og 5 indfødte). En af de indfødte fører saavel ved overretten som ved de tre andre domstole ærespræsidentiet. Den virkelige ledelse ligger dog hos vicepræsidenten, som altid er en fremmed.

Disse internationale domstole afgjør blandt andet stridigheder i alle civile og handelssager, mellem fremmede og indfødte, saavelsom mellem fremmede af

forskjellig nationalitet. Derimod falder de her nævnte sager ind under konsulernes jurisdiktion, naar stridighederne er opstaaet mellem to borgere af samme nationalitet — undtagelse sker dog ogsaa i dette tilfælde, hvis striden gjælder fast eiendom i Ægypten. (Se: die Konsularjurisdiktion im Orient von Dr. Karl Lippmann, Leipzig 1898 pag. 127 ff.).

Under de tyske konsulers jurisdiktion staaar ifølge forannævnte lovs § 2 alle tyskere, forsaavidt som de ikke efter den almindelige folkeret nyder exterritorialitet, samt udlændinger, som er stillet under Tysklands beskyttelse. (§ 2: Der Konsulargerichtsbarkeit sind unterworfen: 1. Deutsche, soweit sie nicht in dem Lande, in dem die Konsulargerichtsbarkeit ausgeübt wird, nach allgemeinen völker rechtlichen Grundsätzen das Recht der Exterritorialität genießen; 2. Ausländer, soweit sie für ihre Rechtsverhältnisse durch Anordnung des Reichskanzlers oder auf Grund einer solchen dem deutschen Schutze unterstellt sind (Schutzgenossen).

Man forstaaer denne bestemmelse, som er gjældende i de fleste europæiske lande, i almindelighed derhen, at enhver tysker, der har forgaaet sig mod en indfødt eller en person af fremmed nationalitet, altid bliver at dømmes af den tyske konsul og straffes efter tysk lov.

Saaledes skulde en sjømand, der er af en anden nationalitet end det fartøj, som han tilhører, altid blive at overgive til sit lands konsul, naar han i fremmede havne, hvor konsulerne har jurisdiktion, har begaaet en strafbar handling.

Han skal altsaa ikke dømmes af konsulen for den stat, som skibet tilhører.

Denne regel, som altid har været anerkjendt af de europæiske magter, er imidlertid i praxis i en meget celebrer sag fra Yéddo, hvor en englænder, der tilhørte besætningen paa et amerikansk fartøj, dræbte styrmanden ombord, blevet bestridt fra de Forenede Nordamerikanske Staters side. (Se: von Königs Handbuch des deutschen Konsularwesens pag. 211).

Den nugjældende amerikanske konsulatinstruktion udstrækker i overensstemmelse hermed konsulernes jurisdiktion til ogsaa at gjælde fremmede sjømænd, der er mønstrede paa amerikanske fartøier.

Lige med tyske borgere regnes med hensyn til konsulernes jurisdiktionsmyndighed handelsselskaber og juridiske personer, naar disse har sit sæde i det tyske rige eller paa et sted, som er underlagt Tysklands beskyttelse.

Jurisdiktionsmyndigheden udøves ifølge lovens § 5 af konsulen, dernæst af en konsulatret og som sidste instans den tyske rigsret (Reichsgericht) i hjemlandet.

Konsulen maa have speciel bemyndigelse fra rigskansleren for at kunne udøve jurisdiktion. Rigskansleren kan altid overdrage denne myndighed til en af ham udsendt embedsmand eller indsætte en saadan ved siden af konsulen.

Konsulatretten bestaar af konsulen som præsæs og to eller fire bisiddere. Hvis det er umuligt at finde to bisiddere, kan konsulen alene fungere i civile sager istedetfor konsulatretten. I kriminelle sager, hvor der altid bør være fire bisiddere, naar sagerne er af større betydning, kan man nøie sig med to, hvor det er vanskeligt at skaffe flere tilveie.

Grunden til at bisiddere ikke kan tilkaldes, skal altid føres til protokol. Konsulerne opnævner for et aar fire bisiddere og mindst to suppleanter.

Bisidderne tages i ed første gang, de fungerer i aaret.

De underordnede funktionærer ved retterne — retsskriver, retsbetjente m. v. — vælges af konsulen. Konsulerne udnævner ligeledes de mænd, der kan fungere som sagførere ved retterne. En fortegnelse over disse skal offentliggøres.

Konsulen alene dømmer i de sager, som i Tyskland er underlagt „die Amtsgerichte“. Konsulatretten er tillagt kompetence i de sager, som i hjemlandet henhører under „die Landgerichte“ og „die Schöffengerichte“.

Hvis konsulen faar kjendskab til, at der inden hans jurisdiktionsdistrikt er begaaet forbrydelser, hvis paadømmelse i Tyskland henhører under „das Reichsgericht“ eller „die Schwurgerichte“, skal konsulen kun træffe de fornødne forholdsregler for at sikre straffefølgelsen og foretage de absolut nødvendige forundersøgelser og oversende akterne til vedkommende statsadvokater i Tyskland.

Das Reichsgericht i Tyskland er appelinstans for konsulernes og konsulatretternes domme og afgjør ligeledes de mod nævnte retter indgivne klager.

Man dømmer altid efter den tyske rigsstraffelov uden hensyn til, om den begaaede forbrydelse er strafbar efter det fremmede lands love eller ikke.

For civile sagers vedkommende kan afgjørelserne kun delvis træffes efter gjældende rigslove, da Tyskland endnu ikke har nogen almindelig gjældende civillovbog. Hvor ingen rigslov findes, dømmer man efter de i Preussen gjældende love (lovens § 19).

Rettigheder til faste eiendomme kan dog afgjøres ved keiserlig forordning afvigende fra de forannævnte i lovens § 19 omhandlede forskrifter.

Ved keiserlig forordning kan ogsaa bestemmelse fattes om, hvorvidt de i Tyskland gjældende lovregler angaaende beskyttelse af literære og kunstverker, fotografier, opfindelser, mønstre og modeller skal anvendes inden de konsulære jurisdiktionsomraader.

Nye love i Tyskland træder først i kraft i de lande, hvor konsulerne har jurisdiktion, to og fire maaneder efter den dag, da vedkommende nummer af den tyske lovtidende eller den preussiske lovsamling udkommer i Berlin, hvis ikke vedkommende lov udtrykkelig fastsætter en senere tid for dens ikrafttræden i disse lande.

En tysk konsul, som har jurisdiktion, har ifølge loven ret til at foreskrive politivedtægter med bindende kraft for de personer, som er hans jurisdiktion undergivet. Som straf for overtrædelsen af disse kan han sætte fængsel og bøder indtil et beløb af tusen mark og konfiskation af visse gjenstande. Konsulen skal øieblikkelig tilstille rigskansleren en afskrift af de givne forskrifter. Denne kan ophæve de af konsulen givne forskrifter.

I alle straffesager, hvor konsulen eller konsulatretten har dømt i første

instans, har den tyske keiser og ikke de enkelte forbundsstaters suveræner benaadningsret. De ilagte bøder tilfalder rigskassen.

Da loven underlægger en konsul og konsulatretten de samme sagers behandling, som i Tyskland er underlagt de forskjellige retter (Amtsgericht, Landgericht og Schöffengericht) vil en konsul med jurisdiktionsmyndighed ogsaa have at føre overopsynet med formynderiet og gennemgaa de respektive formynderes regnskaber. Han vil ligeledes maatte føre handelsregistret, som i Tyskland er underlagt „die Amtsgerichte.“

Det kunde have været særdeles interessant at gaa nøiere ind paa det her behandlede emne og samtidig omtale den stilling, som konsulerne overhovedet har i de mindre civiliserede lande, men skal jeg, da tiden ikke tillader dette, kun indskrænke mig til en kortere bemærkning.

De europæiske konsulers jurisdiktionsmyndighed, der i Orienten er en tusenaarig institution, har utvilsomt gennem tiderne i høi grad virket til fremme af den europæiske civilisation i de uciviliserede stater, samtidig med, at den paa en virksom maade har tjent til at beskytte de fremmede undersaatte og det ikke blot i rent materiel henseende. Imidlertid er man i almindelighed enig om, at der klæber store mangler ved den konsulære jurisdiktionsmyndighed i dens nuværende skikkelse.

I straffesager eksisterer der saaledes efter de fleste landes love ingen tvang for udlændinger til at møde for en anden nations konsulære ret. Er forskjellige nationers undersaatte delagtige i en og samme forbrydelse, vil sagen kunne blive at behandle for samtlige vedkommende nationers konsulære ret. Naar det gjælder store forbrydelser, er konsulatretterne, som foran bemærket for de tyskes vedkommende, ikke kompetente til at dømme i sagen. Konsulerne kan kun indhente det fornødne bevismateriale, som for de hjemlige retter altid maa blive mindre tilfredsstillende.

Hvor det gjælder stridigheder angaaende faste eiendomme eller ved konkursboers behandling, viser den nuværende organisation af den konsulære jurisdiktion sig i særdeleshed meget uhensigtsmæssig og lidet egnet til paa betryggende maade at varetage den enkeltes saavel som det almenes interesser.

Appelinstanserne er som oftest i vedkommende hjemland. England og Holland har dog appelretter for konsulaterne i Konstantinopel. England har ogsaa en overret i Shanghai, for de i Østasien værende konsulatretter.

Under disse omstændigheder vil rettergangen koste parterne baade megen tid og mange penge.

I den senere tid har der fra enkelte hold været fremholdt, at man mest mulig burde optage det foranomhandlede system fra Ægypten med sammenfatte internationale domstole. Dette system vil paa den ene side virke langt hensigtsmæssigere og bedre og vil ligeoverfor det uciviliserede land faa større indflydelse paa dettes retsfølelse — virke mere opdragende, samtidig som det i mindre grad end konsulernes jurisdiktionsmyndighed krænker suverænitetsprincippet.

IX.

Slutningsbemærkning.

Alle civiliserede lande har i de sidste aartier i stigende grad havt sin opmærksomhed rettet paa den nytte, som et vel organiseret konsulatvæsen er for hjemlandets skibsfart, handel og industri.

Under denne tid, hvori handelen og industrien har naaet en uanet høide, har man ikke ophørt med at bygge jernbaner, oprette dampskibslinjer og ved allehaande internationale overenskomster søgt at aabne og lette veien for den internationale samfærdsel.

Man har imidlertid forstaaet, at det ikke blot gjælder at være førstemand paa markedet med sin vare, men maa man ogsaa have kjendskab til dette paa forhaand og vide sine interesser beskyttet. Derfor har de forskjellige landes regjeringer søgt at udvikle og omdanne sine konsulatinstitutioner i overensstemmelse med den udvikling, som hjemlandets handel og skibsfart har taget, for saaledes at kunne hævde sin plads i den internationale vædekamp.

Det er fremgaaet som en absolut nødvendighed for alle nationer gennem et vel uddannet og vel organiseret konsulatvæsen at beskytte og støtte sine interesser. Den organisation og den udvikling, som et lands konsulatvæsen har, bør staa som et udslag af — og være fremgaaet i logisk sammenhæng med den retning, som den hjemlige handel og skibsfart har taget.

Uden paa nogensomhelst maade at have villet opstille organisationen af det tyske eller andre landes konsulatvæsen som et mønster til efterlignelse i alle dele, har jeg dog ved udarbejdelsen af denne indberetning altid søgt at fremhæve de forholde ved de fremmede konsulatinstitutioner, som jeg har troet at kunne have særlig interesse for os.

Under henvisning til de bemærkninger, som jeg under de foranstaaende kapitler har tilladt mig at gjøre ved sammenligningen mellem andre landes konsulatvæsen — og særlig da Tysklands — og vort, maa det være mig tilladt her at sammenstille de forholde ved vort konsulatvæsen, som jeg har troet burde undergaa en reform:

1. Først og fremst bør der oprettes flere konsulater paa de oversjøiske steder. Vi har uforholdsmæssig faa konsulater udenfor Europa, saavel i forhold til andre europæiske lande som i forhold til vor lønnede etats størrelse. (Se kapitel II, pag. 921—922).
2. Betingelserne for at kunne træde ind i konsulatkarrieren bør skjærpes. Det bør ligge helt i centralstyrelsens haand at træffe valget af de unge mænd, der ønsker at komme i betragtning, og bør en tjenestetid i departementet være obligatorisk. Under departementets tilsyn burde der aflægges en examen i de for konsultattjenesten vigtige fag (se kapitel III, p. 935—936).
3. Til de større konsulater — hvad enten disse er fastlønnede eller ikke — bør der knyttes fastlønnede vicekonsuler, som vælges blandt yngre mænd, der har gjort tjeneste i centralstyrelsen. (Se kapitel II, p. 923, nederst.)

Der bør sørges for en fast stok af subalterne konsulatfunktionærer, som lønnes direkte af konsulskassen. (Se kapitel II, p. 922—923).

4. Ved udnævnelsen af fastlønnede konsuler bør indhentelse af børs-, handels- og sjøfartskomiteernes udtalelser bortfalde. Centralstyrelsen bør have den hele myndighed og det fulde ansvar paa dette omraade. Ingen udenfor dem, som er i karrieren, bør kunne udnævnes til fastlønnen konsul i lighed med det princip, der overholdes strengt i andre lande. (Se kapitel IV, p. 937).
5. Personskiftet bør foregaa hurtig. De lange konstitutioner, der i lige høj grad er uheldige for personer som for embedet, bør undgaaes. (Se kapitel IV, p. 937—938).
6. Der bør træffes mere indgaaende og fastere bestemmelser for lønningsforholdet i ethvert tilfælde af konstitution. (Se kapitel V, p. 940—941).
Diæt og reiseudgifter bør erstattes efter en bestemt maalestok. (Se kapitel V, p. 943—944).
7. Der bør lægges mere vægt paa konsulernes rapportvirksomhed. Særlig bør centralstyrelsen maatte kunne paalægge konsulerne at afgive specialindberetninger om emner af interesser for hjemlandets handel og industri. (Se kapitel VI B, 2, p. 956).
Offentliggjørelsen af konsulernes indberetninger bør ske paa en hurtigere og mere hensigtsmæssig maade, saaledes at sammes indhold kan læses med mest muligt udbytte og faa en større læsekreds. (Se kapitel VI, B 4, p. 959 ff).
8. Til brug for konsulaterne bør der fra centralstyrelsens side sørges for udgivelse af praktiske haandbøger over norske exportører med saavidt mulig nøjagtig angivelse af vedkommende firmaers størrelse og omsætning. (Se kapitel VI, C p. 964).
9. Da enhver konsul er nødt til stadig at søge allehaande oplysninger blandt de paa pladsen bosatte forretningsmænd — baade til brug for sine indberetninger saavel som for at kunne besvare de fra hjemlandet til ham rettede forespørgsler om forhold vedkommende handel og industri, burde der være adgang til at faa knyttet forretningsmænd — fortrinsvis norske — til konsulaterne i lighed med de franske „conseillers du commerce extérieur“ og de tyske „kaufmännische Beiräthe“. Vedkommende maatte gives en titel og som saadan er foreslaaet „konsulatsraad“ (Adolf Berencreutz: Anstalter för Utrikes handelns främjande p. 161). Et slikt arrangement vilde utvilsomt lette arbeidet for konsulen, der idelig maa gjøre henvendelser som omhandlet. (Se kapitel VI, B 3, p. 957).
10. Konsulernes virksomhed bør i større grad end hidtil skeet lægges beslag paa til opnaaelse af større kontrol med vore sjømænd. Da konsulaterne er mønstringskontorer i udlandet, bør disse arbeide haand i haand med de tilsvarende myndigheder i hjemlandet. Ingen sjømand bør kunne paa-mønstres norske skibe eller gives eventuel tilladelse til at mønstres paa fremmede fartøier uden forevisning af sjøfartsbog. (Se kapitel VI D 4, p. 972—973).

At et lands skibsfart og gunstige handelsbalance skulde være afhængig af et vel organiseret konsulatsvæsen eller af andre af det offentlige i hjemlandet organiserede institutioner, vilde være en overdrivelse at paastaa.

Det har til alle tider været og vil til alle tider blive det private initiativ og de enkelte forretningsmænds arbejdsomhed og evne til at følge med paa de forskellige omraader, som sluttelig vil være det bestemmende for det held og den fremgang, som vor handel, skibsfart og industri vil have i verdenskonkurrencen.

Staten har imidlertid en betydelig opgave til ved velorganiserede institutioner baade hjemme og ude at sørge for til enhver tid at kunne bistaa handelsverdenen med oplysninger af enhver art og drage omsorg for, at alle foreteelser af almindelig interesse paa handelens og industriens omraade paa hurtigste og bedste maade kan komme til alle interesseredes kundskab.

At f. ex. de tyske konsulter har sin betydelige andel i de fremskridt, den tyske handel og industri har havt i de sidste aartier, indrømmes af alle. Men omvendt har en energisk og oplyst handelsstand som den tyske i høi grad bidraget til at holde konsulerne i aande og vakt hos dem interesse for deres gerning.

Det siger sig selv, at overalt, hvor konsulerne merker, at man følger deres virksomhed med interesse — at deres indberetninger tillægges en for tjent vægt baade fra privates og myndighedernes side, vil følgen blive, at de ansøres i sin gerning. Paa denne maade vil konsulernes fra alle kanter af verden indhentede erfaringer kunne blive til megen nytte for landet. Men maa der hertil en gjensidighed — et samarbejde mellem centralstyrelsen, den hjemlige handelsstand og konsulerne paa dette omraade, forat der af konsulens arbejde skal kunne blive noget virkeligt frugtbringende og nyttigt for det praktiske liv.

Forat konsulerne skal kunne gjøre fyldest for sig i dette samarbejde, maa ikke alene konsulatvæsenet være vel organiseret, men fremfor alt maa de enkelte konsulter have faaet en planlagt og hensigtsmæssig uddannelse.

De bedste og mest indgaaende konsulatinstruktioner nytter lidet, om ikke centralstyrelsen har sørget for at sikre sig de rette mænd og givet disse den bedst mulige fordannelse til karrieren: „Die Konsulatsfrage ist wesentlich eine Personenfrage“.

I n d h o l d. Indberetning angaaende det tyske konsulatvæsen, dets organisation og virksomhed af konsulatstipendiat cand. jur. Leif Bøgh s. 913.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 21. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1901.

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

Havre.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul Herman Schanche,
dateret 24de december 1901.*

II. Handelen.*)

Værdien af Frankriges handelsomsætning med udlandet og med dets kolonier beregnes at have udgjort i aaret 1900 (i „Commerce Spécial“) ialt 8 807 millioner francs, imod 8 671 millioner francs i aaret 1899, **altsaa** 136 millioner mere. Indførselsværdien androg i aaret 1900 til 4 698 millioner og udførselsværdien til 4 109 millioner.

I sammenligning med aaret 1899 er indførselsværdien steget med 180 millioner og udførselsværdien formindsket med 44 millioner.

Indførselen.

Fordelt paa de forskellige hovedgrupper af varer; stillede indførselsværdien sig saaledes:

Næringsmidler	819 millioner
Raastoffe for industrien	3 035 „
Fabrikvarer	844 „

Ialt 4 698 millioner

Sammenholdes disse tal med de tilsvarende for aaret 1899, sees indførselen af næringsmidler at være aftaget med 132 millioner, medens indførselen af raastoffe og af fabrikvarer er tiltaget med henholdsvis 196 og 116 millioner.

Af de 61 lande, hvorfra indførsel fandt sted, kom Norge og Sverige henholdsvis som no. 26 og 19 med følgende værdier:

*) Se hefte 12, s. 529.

	Nærings- midler.	Raastoffe for industrien.	Fabrikvarer.	Ialt.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Norge	172 000	26 254 000	1 194 000	27 620 000
Sverige	51 000	68 308 000	1 681 000	70 040 000

Følgende tabel udviser mængde, værdi og toldbeløb af de vigtigste af de fra Norge og Sverige indførte varer:

Fra Norge:

Vareslags.	Mængdeenhed.	Vegt.	Værdi. Francs.	Toldbeløb. Francs.
Træmasse	metrisk kvintal	649 798	16 482 000	580 534
Almindelig trælast . .	do.	711 390	5 173 000	569 317
Rogn	do.	31 434	1 100 000	22 190
Hvalbårder, ubearbejdede	do.	432	1 080 000	—
Is	do.	3 28 116	984 000	—
Fartøier	tons	2 718	477 000	5 435
Hesteskosøm	metrisk kvintal	6 159	462 000	92 379
Uberedte huder og skind	do.	1 466	357 000	605
Kobbermalm	do.	2 560	384 000	—
Hval- og torsketran m. m.	do.	4 466	271 000	33 063
Fisk, tørret, saltet eller røget, konserveret, marineret eller tilberedt paa anden maade	do.	1 674	167 000	28 203
Uberedte sælskind . .	do.	163	147 000	—
Sten- og jordarter . .	do.	48 306	135 000	3 977
Andre artikler	do.	—	401 000	20 456
Ialt			27 620 000	1 356 159
Imod i aaret 1899:			26 167 000	1 335 972

Fra Sverige:

Vareslags.	Mængdeenhed.	Vegt.	Værdi. Francs.	Toldbeløb. Francs.
Almindelig trælast . .	metr. kvintal	5 104 760	54 021 000	7 160 935
Jern og staal (heri indbefattet malm) . .	do.	380 923	5 730 000	1 021 616

Vareslags.	Mængdeenhed.	Vegt.	Værdi. Francs.	Toldbeløb. Francs.
Træmasse	do.	230 378	6 314 000	289 285
Zinkmalm	do.	51 960	1 143 000	—
Ubearbejdede huder og skind	do.	4 523	922 000	66
Jern- og staalrør . . .	do.	3 261	815 000	130 421
Møbler og andre arbej- der i træ	do.	3 961	236 000	27 648
Træbjærene	do.	9 743	146 000	33 216
Agerbrugsmaskiner m.m.	do.	1 523	173 000	16 464
Kobbersulfat	do.	2 222	133 000	7 574
Papir, pap, bøger m.m.	do.	1 136	105 000	11 538
Fyrstikker og træ dertil	do.	1 476	40 000	17 715
Andre artikler	do.	—	262 000	35 942
Ialt			70 040 000	8 752 420
Imod i aaret 1899 :			70 261 000	9 110 655

Indførselsværdien fra Norge var saaledes i aaret 1900 noget større og fra Sverige noget mindre end i det nærmest foregaaende aar.

Med hensyn til enkelte af de vigtigste indførselsartikler skal følgende anføres:

Træløst („bois communs“). Importen heraf var i det hele taget større end i noget af de foregaaende 5 aar, og dens samlede værdi gik op til 177 millioner francs.

Som allerede nævnt, ankom fra Norge 711 390 metriske kvintal til en værdi af 5 173 000 francs og fra Sverige 5 104 760 metriske kvintal til en værdi af 54 021 000 francs. I aaret 1899 androg importen fra Norge til 648 990 metr. kv. (værdi 4 637 647 francs) og fra Sverige til 5 530 610 metr. kv. (værdi 55 112 006 francs).

Medens saaledes importen fra Sverige aftog noget i aaret 1900, tiltog importen, foruden fra Norge, navnlig fra Rusland, fra hvilket land der nemlig importeredes 4 792 220 metr. kv. (værdi 41 735 000 frs.) imod 4 360 710 metr. kv. (værdi 34 451 230 francs) i aaret 1899.

Efterspørgselen efter trælast var saagodtsom det hele aar meget livlig og vedblev, eiendommelig nok, endogsaa efterat arbeidet med Pariserudstillingens bygninger var endt, fordi bygningsvirksomheden i indlandet overhovedet var stor. Naar henimod aarets slutning efterspørgselen var noget mindre end tidligere, da beroede dette dels paa de særdeles høje priser, som opfordrede til forsigtighed i indkjøbene, og dels paa den omstændighed, at den i det sidste fjerdingaar indtraadte metallurgiske krise indvirkede lammende paa forretningerne i almindelighed. Allerede i slutningen af aaret kunde man saaledes forudse en betydelig aftagen i forbruget af trælast, og denne aftagen har yderligere accentueret sig i aaret 1901.

Ved det Hvide Hav og i Finland forøgedes produktionen i aaret 1900 i

betragtelig grad, og det sidstnævnte land nødtes til at søge afsætning i Frankrige til lavere priser. Som følge heraf har man i Frankrige købt mere finsk last til fortrængsel for den svenske. Finland producerede fornemmelig trælast af smaa dimensioner, 7 tommer og derunder, og af denne last har Frankrige købt mere end i de foregaaende aar.

Importen fra Canada var sterkt begrænset paa grund af stigende efterspørgsel fra Amerika og England og deraf fremkaldt prisstigning.

Omvendt har pitchpineimporten fra Amerika snarere været i tiltagende.

Træmasseimporten udgjorde i aaret 1900:

Mek- nisk masse.	{	Fra Norge	50 396 963 kg.	
		” Sverige	14 734 265 ”	
		” Tyskland	6 940 962 ”	
		” England	1 988 793 ”	
		” Holland	76 426 ”	
		” Belgien	536 382 ”	
		” Schweiz	1 015 998 ”	
		” Østerrige-Ungarn	232 089 ”	
		” De Forenede Sta- ter	1 039 408 ”	
		” Canada	905 195 ”	
			Ialt 77 866 481 kg.	til en værdi af 17 130 626 frcs.

Ke- misk masse.	{	samt fra Norge	14 579 788 kg.	
		” Sverige	8 303 505 ”	
		” Tyskland	13 845 435 ”	
		” Belgien	3 911 360 ”	
		” Schweiz	4 216 811 ”	
		” Østerrige-Ungarn	9 684 609 ”	
		” Italien	557 760 ”	
		” De Forenede Sta- ter	779 523 ”	
		” andre lande . . .	388 764 ”	
			Ialt 56 267 555 kg.	til en værdi af 20 818 995 frcs.

I aaret 1899 udgjorde totalimporten af mekanisk masse 85 962 000 kg. (hvoraf 56 264 000 kg. fra Norge og 21 111 229 kg. fra Sverige) og af kemisk masse 46 242 000 kg. (hvoraf 11 364 000 kg. fra Norge og 6 915 000 kg. fra Sverige).

Den i aaret 1900 noterede import fra Nord-Amerikas Forenede Stater og fra Canada er skikket til at vække opmærksomhed, i hvilken forbindelse ogsaa bør mindes om, at den i sommeren 1901 etablerede regelmæssige dampskibs-

linie mellem Canada og Frankrige, som i min oversigt over skibsfarten er specielt omtalt, opgives at være for en stor del anlagt paa import til Frankrige af træmasse.

Priserne for mekanisk og kemisk masse, der i januar noteredes med respektive frs. 12.00 à 12.50 og ca. 24.00, steg successivt udover sommeren og kulminerede i juli, da mekanisk masse opnaaede frs. 16.50 à 17.00 for vaad og frs. 18.00 à 19.00 for tør, hvilke priser var uforholdsmæssig høje. Prisen for kemisk masse oversteg derimod ikke frs. 26.00.

Udover høsten gik priserne ned til frs. 14.00 à 14.50 for mekanisk og frs. 22.50 à 23.00 for kemisk masse.

Alle disse priser er cif. Rouen.

Jern- og staalexportens totalværdi var 29 millioner francs imod 16⁴/₁₀ millioner i aaret 1899.

Fra Sverige ankom, som oven anført, 380 923 metriske kvintal (til en værdi af 5 730 000 francs) imod 348 767 metriske kvintal (til en værdi af 4 497 110 francs) i aaret 1899. Sidstnævnte aar afsluttedes med en stor livlighed i alle brancher af den franske metalvarehandel; priserne naaede paa hint tidspunkt næsten sin største højde. I hele den første halvdel af aaret 1900 var stillingen den samme; men derefter indtraadte mangel paa arbejde, og det prisfald, som blev følgen heraf, gjorde sig navnlig gjældende fra september af til aarets udgang og er yderligere tiltaget i aaret 1901.

Grunden til denne tilstand, som ikke er enestaaende for Frankrige, men ogsaa har ladet sig føle i nabolandene, saasom Belgien og Tyskland, maa søges dels i mangel paa bestillinger fra Østasien og Afrika og dels i afslutningen af de arbejder, som knyttede sig til udstillingen; disse havde nemlig medført mange bestillinger i aaret 1899 og begyndelsen af aaret 1900, men senere indløb ikke synderlig mange nye bestillinger.

Hvad ovenfor er anført, gjælder jern og mygt staal, d. v. s. Thomas- og Martinstaal m. m. Det fine staal har ikke i samme udstrækning fulgt de ovennævnte fluktuationer.

I begyndelsen af aaret 1900 formaaede den franske metallurgi ikke at levere alt det jern og staal, som behøvedes, og man nødtes derfor til at tage sin tilflugt til udlandet. Dette er grunden til forøgelsen i importen af disse produkter i aaret 1900.

Beholdningerne af svensk jern var temmelig store ved udgangen af aaret 1899. I de første maaneder af aaret 1900 var salget deraf temmelig livligt, men efterspørgselen tiltog dog ikke i samme grad som efter fransk jern paa grund af prisforskjellen.

I løbet af 2det halvjaar var salget af svensk jern sterkt begrænset formedelt dets høje pris og formindskelsen af arbejdsdriften i Frankrige.

Rogn. Af torske- og makrelrogn indførtes i aaret 1900: 3 995 739 kg.

(netto) til en værdi af 1 398 500 francs imod i aaret 1899: 5 495 890 kg.
(netto) til en værdi af 824 384 francs.

Fra Norge udgjorde importen i aaret 1900: 3 143 400 kg. (til en værdi af 1 100 000 francs) imod i 1899: 4 570 000 kg. (til en værdi af 685 505 francs).

Fra de store franske fiskerier ankom i aaret 1900: 562 000 kg. og fra Nord-Amerikas Forenede Stater 260 000 kg.

Hovedmarkederne for den norske rogn var, som sædvanlig, Douarnenez (9 417 tdr.), Concarneau (8 370 tdr.) og Lorient (6 769 tdr.).

Sardinisket var ustadigt og ujævnt, og udbyttet deraf ikke ubetydelig mindre end i aaret 1899.

Rognpriserne var desuagtet gennemgaaende høje paa grund af den formindskede tilførsel, og holdtes i længere tid i 108 francs for 1ste sort Bergensrogn. Samtidig noteredes 70 à 90 francs for fransk og amerikansk rogn, alt efter kvaliteten.

Foruden med fransk og amerikansk rogn havde den norske vare ligesom tidligere at konkurrere med arachidemel, hvoraf forholdsvis meget forbruges, samt med et nyt rognsurrogat, „morphirogn“. Om dette sidste, der gennemsnitlig solgtes for 30 francs pr. 100 kg., har jeg i sin tid afgivet særskilt meddelelse.

Ved sæsonens slutning lagrede, ifølge vedkommende vicekonsulers indberetninger, endnu ca. 700 tdr. i Douarnenez, ca. 2 500 tdr. i Concarneau, ca. 3 000 tdr. i Lorient's distrikt og ca. 200 tdr. i Sables d'Olonne, hvilke opgaver dog kun grunder sig paa approximative beregninger.

Is. Til hele Frankrige indførtes i aaret 1900 46 159 tons is (hvoraf ca. 33 000 tons fra Norge, 11 000 tons fra Schweiz o. s. v.) til en værdi af 1 385 000 francs imod i aaret 1899: 65 869 tons (hvoraf ca. 53 000 tons fra Norge) til en værdi af 1 976 000 francs.

Totalimporten til de havne inden Havres distrikt, i hvilke konsuler er ansat, var over 20 000 tons mindre i aaret 1900 end i aaret 1899.

Om grunden til denne formindskelse, der hovedsagelig falder paa Dieppe (ca. 10 000 tons), Boulogne sur Mer (ca. 6 000 tons), Calais (ca. 1 500 tons), Dunkerque (ca. 1 500 tons) og Rouen (ca. 900 tons) har vedkommende vicekonsuler meddelt følgende oplysninger:

Dieppe. „Der var i aaret 1900 et underskud af 10 000 tons i importen af norsk is til trods for det af verdensudstillingen foraarsagede intense forbrug og til trods for den varme sommer. Man forlader imidlertid mere og mere naturis, idet man foretrækker kunstisen, som, med ret eller uret, ansees for at være sundere, og som kan kjøbes alt efter dagens behov uden at nødvendiggjøre større oplag eller ishuse.

Der er saaledes for nærværende ingen udsigt til, at denne vare vil gjenvinde sin fordums stilling“.

Boulogne sur Mer. „Grunden til, at isimporten har været mindre i aaret 1900 end i aaret 1899 er den, at antallet af isfabriker i Boulogne tiltager, og at de for en stor del er i hænderne paa udrusterne af fiskefartøier, som selv benytter isen i sin bedrift“.

Betræffende den ovenfor konstaterede formindskelse i importen til Calais, Dunkerque og Rouen henviser jeg til specialrapporterne fra vicekonsulerne i disse byer (se „Konsulatberetninger“ 1901, hefte 12).

Af samtlige udtalelser fremgaar desværre noksom, at behovet for is i Frankrige i alt større og større udstrækning tilfredsstilles af kunstisfabrikerne og det endogsaa for fiskeribedriftens vedkommende.

Udførselen.

Udførselsværdien stillede sig i „Commerce Spécial“, som følger, for de forskellige varegrupper:

Næringsmidler	769 millioner francs
Raastoffe for industrien	1 085 „ „
Fabrikvarer	2 255 „ „

Ialt 4 109 millioner francs

I sammenligning med det foregaaende aar var der en forøgelse af 94 millioner francs for næringsmidler, men et underskud af 125 millioner francs for raastoffe for industrien og 12 millioner francs for fabrikvarer.

Norge og Sverige indtager meget beskedne pladse i rækken af Frankriges kunder, idet Norge kom som no. 42 og Sverige som no. 33 af samtlige de 61 lande, hvortil export fandt sted.

Til Norge udgjorde udførselsværdien 4 693 000 francs (imod i aaret 1899: 5 988 000 francs) og til Sverige 9 646 000 francs (imod i aaret 1899: 9 548 000 francs).

Til sammenligning tjener, at Storbritannien og Irland købte for 1 227 millioner francs og selv smaa stater som Schweiz, Holland og Danmark for henholdsvis 211.57 og 167⁷/₁₀ millioner.

De nævnte udførselsværdier grupperede sig for de Forenede Rigers vedkommende saaledes:

	Nærings- midler.	Raastoffe til industrien.	Fabrikvarer.	Ialt.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Til Norge	2 558 000	739 000	1 396 000	4 693 000
„ Sverige	6 613 000	1 633 000	1 400 000	9 646 000

Som det heraf fremgaar, falder for Norges vedkommende over halvdelen og for Sveriges vedkommende over to trediedele af udførselsværdien paa næringsmidler; inden denne gruppe er atter brændevin og vin de væsentligste artikler, idet sammes udførselsværdi udgjorde:

	Til Norge.	Til Sverige.
Brændevin	1 341 000 francs	2 300 000 francs
Vin	896 000 „	2 238 000 „
Ialt	2 237 000 francs	4 538 000 francs

Ved siden heraf fortjener det at nævnes, at der til Sverige exporteredes 3 867 000 kg. sukker af fransk tilvirkning til en værdi af 1 044 000 francs og bordfrugt til en værdi af 452 000 francs.

Til Norge exporteredes derhos kaffe for 892 000 francs og hvedemel for 212 000 francs samt til Sverige kaffe for 1 664 000 francs og hvedemel, gryn m. m. for 446 000 francs, men disse beløb indgaar ikke i de ovennævnte totalsummer, som kun gjælder de i „Commerce spécial“ exporterede varer.

Vin-, sukkerroe- og kornhøsten m. m.

Den samlede produktion af vin androg i selve Frankrige (Algier og Corsica ikke medregnet) til 67 300 000 hektoliter, hvilket er 19 500 000 hl. mere end i 1899 og 31 388 000 hl. mere end gennemsnitsudbyttet i de nærmest foregaaende 10 aar; det er overhovedet den rigeste høst, som man har havt siden aaret 1875, da udbyttet var 83 836 000 hl.

Den i aaret 1900 indhøstede vins værdi anslaaes til 1 264 258 000 francs.

I Algier høstedes ca. 5 500 000 hl. og paa Corsica ca. 150 000 hl., altsaa ialt ca. 73 000 000 hl.

Vinens kvalitet synes ogsaa i det hele taget at have været god.

Angaaende den indflydelse, dette enorme udbytte har havt paa vin- og brændevinspriserne m. m., tillader jeg mig at henvise til de i sin tid herfra indsendte specialrapporter fra vicekonsulerne i Bordeaux og Cognac.

Ogsaa æblehøsten var overmaade rig, og af cider tilvirkedes 29 408 000 hektoliter eller 8 570 000 mere end i aaret 1899 og 13 949 000 mere end gennemsnitlig i det nærmest foregaaende tiaar.

En lov af 29de december 1900 ophævede, fra den 1ste januar 1901, enhver kommunal konsumtionsafgift (oktroi) paa vin, cider og øl, som derefter kun er belastet med den saakaldte cirkuleringsafgift til statskassen, hvilken for vin udgjør 1 francs 50 c. og for cider og øl 80 c. pr. hl.

Til gjengjæld er konsumtionsafgiften for alkohol, spiritus, brændevin, likører, absinth og lignende drikkevarer blevet forhøiet fra 156 francs 25 c. til 220 francs pr. hl. ren alkohol.

Den heromhandlede nedsættelse af konsumtionsafgiften paa de saakaldte hygieniske drikkevarer, der er et af de væsentligste næringsmidler for befolkningens brede lag, havde været en programsag i nær sagt hele det forløbne aarhundrede, og gennemførelsen deraf er blevet imødeset med den allerstørste interesse.

Hvorvidt lovens dobbelte øiemed — reduktion af priserne paa et af menigmands væsentligste næringsmidler og hemmen af det tiltagende forbrug af ikke-hygieniske drikkevarer — vil naaes, turde det endnu være for tidligt at dømme om.

Med fuld sikkerhed kan man imidlertid allerede nu sige, at konsumtionsafgiftens saa at sige fuldstændige ophævelse vil for de forbrugere, der har anledning til at gjøre indkøb i større kvanta, f. ex. i fadevis, medføre en anseelig besparelse, idet oktroien i mange kommuner var steget til en saadan høide, at den udgjorde mere end vinens værdi. Som eksempel herpaa kan nævnes, at i Paris udgjorde afgiften i aaret 1900 ca. 16 francs, paa samme tid som man i Syd-Frankrige kunde købe meget gode ordinære vine for 14 à 15 francs og middels gode til 12 francs, alt pr. hektoliter.

For den mindre forbruger, der kun kjøber i litervis, turde forholdet muligens stille sig noget anderledes, idet detailhandleren sandsynligvis vil blive den, som høster den største fordel af afgiftens nedsættelse. Vistnok skal jo ogsaa detailprisen for ordinære vine, f. ex. i Paris, umiddelbart efter den 1ste januar 1901 være sunket med 10 à 15 c. pr. liter; men i hvilken udstrækning denne nedsættelse hidrører fra oktroiens ophævelse eller fra den omstændighed, at aaret 1900's exceptionelt rige vinhøst gjorde det nødvendigt at realisere beholdningerne af ældre aargange til nedsat pris, er vanskeligt at afgjøre.

Den anden side af reformen, de stærkt alkoholholdige drikkevarers merbeskatning, har vistnok omvendt paa mange steder medført en forhøiet detailpris; men der kan herved opkastes det spørgsmaal, om ikke merbeskatningen vil først og fremst bevirke en kvalitetsforringelse af de simple sorter, som udsælgeren ser sig tjent med at servere sine kunder til samme pris som forhen.

En tredie, og i nationaløkonomisk henseende kanske den vigtigste, følge af loven er et forøget forbrug af vin, særlig i de store byer, og deraf følgende delvis formindskelse af den krise, der er fremkaldt i de fleste vindyrkende egne ved vanskeligheden af at finde afsætning for de i den sidste tid producerede store masser vin.

Sukker.

I aaret 1900 behandledes af det franske skattevæsen ialt 628 millioner kg. uraffineret sukker af indenlandsk tilvirkning, imod ca. 553 millioner kg. i aaret 1900. Alene til England exporteredes over 330 millioner kg. Exporten til Sverige udgjorde, som oven anført, 3 867 000 kg.

Kornhøsten.

Der indhøstedes 114 910 000 hl. hvede, 20 889 000 hl. rug og 3 212 000 hl. blandkorn mod henholdsvis 128 419 000, 23 577 000 og 3 951 000 hl. i aaret 1899 og 116 625 000, 22 739 000 og 3 957 000 i gjennemsnit i aarene 1895—1899.

Hveden var i aaret 1900 fuldvægtig og af god kvalitet.

Af byg avledes 14 394 000 og af havre 88 309 000 hl.

Fiskerier..

For de store franske torskefiskerier udrustedes i aaret 1900 ifølge opgaver, som endnu betegnes som foreløbige, 1 118 fartøier med 14 352 mands besætning imod 1 070 skibe med 13 372 mands besætning i aaret 1899.

Udbyttet anslaaes til 66 052 000 kg. torsk, 1 803 000 kg. tran og 563 000 kg. rogn imod henholdsvis 54 318 000 kg., 1 277 000 kg. og 831 000 kg. i aaret 1899.

I udrustningspræmier udbetaltes 635 000 francs og i rognpræmier 90 000 francs imod henholdsvis 597 000 francs og 171 000 francs i aaret 1899.

Klipfiskexporten androg til følgende kvanta til efternævnte lande:

Til Spanien	13 432 000 kg.
„ Italien	5 845 000 „
„ fransk Guyana, Guadeloupe, Martinique og Réunion	2 731 000 „
„ Grækenland, Tyrkiet og Levanten forøvrigt	1 865 000 „
„ Algier	1 353 000 „
„ Portugal	184 000 „
„ Amerika	167 000 „

Ialt 25 577 000 kg.

imod 19 804 000 kg. i aaret 1899 og 17 353 000 kg. i gennemsnit i femaaret 1895—1899.

Som følge af den saaledes betydelig forøgede export steg det samlede exportpræmiebeløb til 4 813 000 francs fra 3 973 000 i aaret 1899 og 4 069 000 francs gennemsnitlig i femaaret 1895—1899.

Bordeaux vedblev at være hovedexportstedet med en totaludførsel af henimod 20 millioner kg.; derefter kom Marseille med 4 685 000 kg. Om markedets stilling paa førstnævnte sted har generalkonsulatet meddelt maanedlige indberetninger, hvortil henvises.

Alger.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Severin Houge,
dateret 19de november 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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. Medladning:												
Hovedstationen												
Dampskibe	-	-	13	14 051	13	14 051	-	-	11	12 220	11	12 220
Seilskibe	2	751	-	-	2	751	-	-	-	-	-	-
Sum	2	751	13	14 051	15	14 802	-	-	11	12 220	11	12 220
B. I ballast:												
Hovedstationen.												
Dampskibe	-	-	11	11 901	11	11 901	-	-	12	12 965	12	12 965
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	2	751	-	-	2	751
Sum	-	-	11	11 901	11	11 901	2	751	12	12 965	14	13 716
Totalsum	2	751	24	25 952	26	26 703	2	751	23	25 185	25	25 936

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 308 377.00, -
for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 169 330.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 22 dr. 20 790 tons, hvoraf
til hovedstationen 8 dr. 7 420 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 797.18,
ved vicekonsulsstationerne kr. 721.55; heraf tilfaldt konsulen kr. 360.78. Af
svenske skibe ved hovedstationen kr. 471.17, ved vicekonsulsstationerne kr. 811.30;
heraf tilfaldt konsulen kr. 405.65. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 034.78.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 1.44, i svenske
sager kr. 18.36, i andre sager kr. 15.12, ved vicekonsulsstationerne, i norske
sager kr. 16.78, i svenske sager kr. 3.74, i andre sager kr. 0.75.

De ankomne skibe var fordelt paa distriktets forskjellige stationer, som
følger:

	Svenske skibe.		Norske skibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Alger	8	7 420.04	12	14 532.93	20	21 952.97
Oran . . .	1	819.91	6	3 822.91	7	4 642.82
Bône . . .	9	9 490.37	6	6 837.06	15	16 327.43
Philippeville .	2	1 584.95	1	853.00	3	2 437.95
Bougie . .	2	1 474.63	1	657.30	3	2 131.93
Tilsammen	22	20 789.90	26	26 703.20	48	47 493.10

De til konsulatdistriktet for handelsoperationer ankomne skibe udgjorde
altsaa et antal af 48 dr. 47 493.10 tons.

Heraf er: 22 svenske dr. 20 789.90 tons
26 norske „ 26 703.20 „

Sammenlignet med de sidste 5 aar stiller forholdet sig saaledes:

1900 . .	48 skibe dr. 47 493 tons
1899	82 „ „ 85 214 „
1898	75 „ „ 75 016 „
1897	42 „ „ 44 362 „
1896	37 „ „ 35 062 „

De til konsulatdistriktet ankomne skibe har medbragt følgende ladninger:

Svenske: 2 skibe fra Sverige træ, 8 do. fra andre lande kul, 2 do.
fra do. træ, 1 do. fra do. fosfat i transit, 9 do. fra do. i ballast.

Norske: 2 skibe fra Norge is, 11 do. fra andre lande kul, 2 do. fra
do. træ, 2 do. fra do. jernmalm i transit, 2 do. fra do. restladning af diverse,
7 do. fra do. i ballast.

Af disse er igjen afgaaet:

Svenske: 4 skibe til andre lande med fosfat, 3 do. til do. med kork,
1 do. til do. med erts, 1 do. til do. med alfa, 1 do. til do. med johannesbrød,
1 do. til do. med restladning af træ og jern, 9 do. til do. i ballast.

Norske: 2 skibe til Norge i ballast, 1 do. til andre lande med rest-
ladning af diverse + 1 500 baller kork, 1 do. til do. med stykgods, 1 do.
til do. med restlast af træ, 1 do. til do. med restladning af jernmalm + „crin“,
1 do. til do. med „crin végétal“, 1 do. til do. med maskiner i transit, 3 do.
til do. med fosfat, 2 do. til do. med fosfat og alfa, 1 do. til do. med jern,
1 do. til do. med mineral og alfa, 10 do. til do. i ballast.

Frakterne for trælast har i det forløbne aar været større end fjoraarets;
der har været betalt 70—75 francs. Is har holdt sig uforandret paa 24—25
francs. Frakterne for kul har derimod faldt betydelig, lige til 8 sh. pr. ton

De optjente bruttofragter har været:

For ankomne svenske skibe . . .	frcs. 222 150.00
„ afgaaede „ . . .	„ 132 300.00
	frcs. 354 450.00
For ankomne norske skibe . . .	frcs. 308 377.00
„ afgaaede „ . . .	„ 169 330.00
	frcs. 477 707.00

I aaret 1900 har 4 paamønstringer og 2 afmønstringer fundet sted, samtlige paa norske skibe.

Algeriets samlede handelsomsætning androg i aaret 1900 til:

Import fra Frankrige . . .	259 355 000	francs
— „ udlandet . . .	64 463 000	„
	323 818 000	francs
Export til Frankrige . . .	173 467 000	francs
— „ udlandet . . .	68 850 000	„
	242 317 000	francs
Tilsammen udgjør dette en handelsomsætning af	566 135 000	francs
hvoraf med Frankrige . . .	432 822 000	„
transitvarer . . .	23 441 000	„
med udlandet . . .	109 872 000	„
	566 135 000	francs

mod i aaret 1899 henholdsvis:

Frankrige . . .	540 097 000	francs
transit . . .	22 700 000	„
udlandet . . .	103 466 000	„
	666 263 000	francs

Medens Algeriets omsætning med udlandet er steget med 6.4 millioner, hvoraf falder paa importen 4.4 millioner og paa exporten 2 millioner, udviser aaret i omsætningen med moderlandet en nedgang af ca. 107 millioner. Importen fra Frankrige viser kun en nedgang af 1.5 million, medens den uhyre forskjel af 105.5 millioner falder paa Algeriets export til Frankrige.

Importen fra udlandet fordeler sig paa de forskjellige artikler med følgende værdier:

Dyr og dyriske stoffe	15 300 728	francs
Vegetabiliske stoffe	19 349 122	"
Mineralier	8 476 712	"
Fabrikvarer	10 848 764	"

53 975 336 francs

mod i aaret 1899: 49 525 798 "

I importen har følgende nationer deltaget:

Marocco 11 370 000 francs, England 10 221 000 francs, Brasilien 5 332 000 francs, Spanien 4 435 000 francs, Forenede Stater 4 089 000 francs, Østerrige 2 337 000 francs, Italien 2 271 000 francs, Rusland 1 289 000 francs, Rumænien 1 147 000 francs, Tyskland 1 143 000 francs, Schweiz 1 048 000 francs, Tyrkiet 965 000 francs, Belgien 722 000 francs, Holland 644 000 francs, Sverige 604 000 francs, Tripolis 76 000 francs, Grækenland 71 000 francs, Ægypten 63 000 francs, Norge 33 151 francs, øvrige lande 6 114 905 francs, tilsammen 53 975 336 francs.

Forøgelse i importen viser følgende artikler:

Levende dyr, kul, skibe, bomuldsvarer, uld, uldvarer, skind, glasvarer, støbejern, poteter, ris.

Nedgang derimod:

Trævarer, oljer, tobak i blade, maskiner, kornvarer, kaffe, petroleum, vin, frugt, silkevarer, færdige klæder, huder m. m.

Sveriges export til Algeriet var:

14 196 kg. fyrstikker	3 833	francs	
9 125 " karton i arbeide	4 562	"	
10 321 " jern	1 755	"	
219 tons bjælker	20 805	"	} 594 130
4 905 " planker, battens og bord	515 025	"	
530 " planchetter	58 300	"	

604 280 francs

Indførselen fra Norge bestod af:

1 703 kg. medicintran	886	francs
9 768 " alm. tran	7 815	"
815 tons is	24 450	"

33 151 francs

Norsk is, som for nogle aar siden havde et marked i baade Alger og Oran, importeres nu kun til sidstnævnte sted. I Alger er den ganske blevet

fortrængt af de oprettede fabriker for kunstig is, der leveres til 25 à 30 francs pr. ton eller omtrent samme pris som fragten for isen fra Norge.

Af trælast fra Norge er i aaret 1900 intet importeret.

De høje trælastpriser i Sverige og Finland har i betydelig grad hemmet indførselen af nordisk last; medens indførselen fra Sverige i aaret 1899 var 11 895 tons til en værdi af 1 158 821 francs, var den i aaret 1900 sunket til 5 654 tons til en værdi af 594 130 francs eller en mindre import fra Sverige af 6 185 tons, repræsenterende en værdi af 564 691 francs. Rusland og Canada har ogsaa seet sin import af træ til Algeriet betydelig formindsket, medens den østerrikske og rumænske billige granlast er importeret med 6 536 tons mere end foregaaende aar.

Indførselen af trælast har i det hele stillet sig saaledes:

	Tons over 80 mm.	80—35 mm.	under 35 mm.	Kassebord og tag- lægter.	Til- sam- men.
Sverige	219	4 905	530	—	5 654
Rusland	—	4 885	—	—	4 885
Canada	—	3 072	—	—	3 072
Østerrike-Ungarn	2 000	2 363	5 972	214	10 549
Forenede Stater	3 953	—	—	—	3 953
Rumænien	—	—	2 988	256	3 244
Italien	272	—	—	20	292
Andre lande	58	1 620	384	10	2 072
	6 502	16 845	9 874	500	33 721
Værdi: 617 690	1 768 725	1 086 148	125 120	3 597 683	
francs	francs	francs	francs	francs	francs

Af produkter, der henhører under Sveriges og Norges exportartikler, er til Algeriet indført:

- Fra Schweiz steriliseret melk 3 839 kg., sukret 27 575 kg.
- „ Spanien klipfisk 10 650 kg.
- „ Holland og Belgien stokfisk 1 247 kg.
- „ Spanien og Italien tørret, røget eller saltet fisk 378 732 kg.
- „ Tyskland og Schweiz øl 70 841 kg.
- „ England linoleum 9 800 kg.
- „ Italien fiskegarn 10 000 kg.
- „ Belgien jernbjælker 35 000 kg., jernbaneskiner 290 000 kg.

Agerbrugsmaskiner fra England 230 000 kg., fra Amerika 102 000 kg., stole fra Spanien 1 595 kg., Italien 2 120 kg., Tyrkiet 5 037 kg., Østerrike 19 255 kg., andre lande 2 546 kg., tilsammen til en værdi af 61 000 francs.

Af øvrige importerede produkter bemærkes:

Poteter fra Spanien 760 000 kg., bomuldsolje fra England 307 031 kg., fra Amerika 14 322 tons, hvoraf dog igjen er reexporteret 332 350 tons.

Algeriets import fra udlandet er i de sidste 5 aar følgende :

1896 til en værdi af	.	francs	51 436 012
1897 " "	.	"	48 793 070
1898 " "	.	"	64 524 317
1899 " "	.	"	49 525 789
1900 " "	.	"	53 975 336

Fra Frankrige indførtes til Algeriet i aaret 1900 for 259 355 000 francs.

Exporten fra Algeriet til udlandet, der i aaret 1899 beløb sig til 53 940 097 francs, udviser i aaret 1900 en værdi af 55 896 653 francs, fordelt saaledes :

Dyr og dyriske stoffe	7 627 815 francs
Vegetabiliske "	25 230 720 "
Mineralske "	18 374 101 "
Fabrikvarer	4 664 017 "

55 896 653 francs

Heraf er exporteret til :

England 12 280 000 francs, Belgien 7 820 000 francs, Tyskland 6 080 000 francs, Tunis 4 556 000 francs, Italien 4 300 000 francs, Holland 4 036 000 francs, Spanien 3 270 000 francs, Rusland 2 152 000 francs, Forenede Stater 1 660 000 francs, Østerrige 1 270 000 francs, Marocco 242 000 francs, Portugal 235 000 francs, Rumænien 193 000 francs, Danmark 50 000 francs, Sverige 1 428 francs, Norge 315 francs, øvrige lande 7 830 910 francs, tilsammen 55 896 653 francs.

Stigningen falder væsentligst paa :

„Crin végétal“ 840 000 francs, huder 640 000 francs, klæder 547 000 francs, korkbark 470 000 francs, alfa 400 000 francs, garverbark 220 000 francs, korn 80 000 francs, koraller 60 000 francs.

Der er nedgang i exporten af :

Jernmalm 740 000 francs, blymalm 691 000 francs, heste 400 000 francs, tobak i blade 300 000 francs, fisk 147 000 francs, silkevarer 78 500 francs, tomfæde 72 000 francs, kobbermalm 62 000 francs.

De ubetydelige kvanta, der fra Algeriet er exporterede til Sverige og Norge, er opført under rubriken „andre lande“, men bestaar af vin og tobak i arbeide. Sikkerlig er langt betydeligere værdier afskibede herfra, men med omlastning i nordeuropæiske havne og er derved indkomne under export til disse lande.

Af landets produkter er exporteret for 3.8 mill. tørrede huder, væsentligst til Tyskland, Belgien og Amerika. Korallerne er gaaet til Italien med en værdi af ca. 78 000 frs. Af kornexporten, der er gaaet op til næsten 2

millioner, er mere end tre fjerdedele gaaet til Spanien, som ogsaa har kjøbt for ca. 300 000 francs i hovedmel, medens Tunis har saagodtsom absorberet resten, ca 1.2 million.

Medens Algeriet har importeret, hovedsagelig fra Spanien, for ca. 5 400 francs poteter, er der af denne vare exporteret til England, Tyskland og Spanien for ca. 7 400 francs.

Exporten er af:

Cigarer	8 100 kg. =	30 100 francs
Cigaretter . . .	247 000 „ =	3 709 000 „
Tobak	392 000 „ =	3 086 000 „

Hovedmassen af denne artikel er exporteret til Frankriges kolonier, men Belgien og Tyskland har ogsaa været gode kunder for de algierske tobaksfabrikanter.

Af olivenolje er exporteret for ca. 130 000 francs, hvoraf mere end halvdelen til Tyskland; men selv Italien har ikke forsmået den algierske olje og har deraf kjøbt ca. 41 000 kg.

For korkbark er fremdeles Rusland og Tyskland Algeriets bedste kunder. Af exportens ca. 7 600 tons falder 3 400 paa Rusland og 1 800 paa Tyskland. Værdien af korkexporten beløber sig til ca 3 800 000 francs.

Af vegetabiliske krølhaar er exporteret ca. 23 610 tons til en værdi af 2 361 000 francs. Til Tyskland er gaaet 5 756 tons, Belgien 4 944 tons, Østerrige 3 680 tons, Italien 3 297 tons, Forenede Stater 3 176 tons.

Af espartogræs eller alfa, hovedsagelig til papirfabrikation, er exporteret til England 82 000 tons, til Italien 7 369 tons, Spanien 1 900 tons, Portugal 1 337 tons, andre lande 1 718 tons, tilsammen en værdi af 7 050 000 francs.

Af egebark til garverier er exporteret 6 471 tons til en værdi af 680 000 francs; til Italien 3 971 tons, Belgien 1 711 tons, Portugal 1 060 tons, England 722 tons, andre lande 7 tons.

Hø og halm 5 644 tons til værdi 824 000 francs, til Tunis 3 108 tons og England 2 428 Tons.

Vinexporten gaar op til 2 035 000 liter til en værdi af 411 000 francs. Deraf er til Tyskland skibet 482 000 liter, Tunis 362 000 liter, Belgien 304 000 liter, Danmark 158 000 liter, Italien 36 000 liter, det øvrige til de franske kolonier.

Fosfatexporten, der ifjor var 191 810 tons til en værdi af 8 631 463 francs, har iaar været omtrent den samme eller 190 197 tons til en værdi af 8 559 000 francs. Af exporten har England konsumeret 74 370 tons, Tyskland 50 385 tons, Italien 24 870 tons, Holland 8 370 tons, Belgien 7 850 tons, Spanien 7 510 tons, Østerrige 6 583 tons, Japan 5 000 tons, Rusland 2 200 tons, Australien 1 150 tons, andre lande 1 909 tons.

Af mineralier har Algeriet exporteret følgende:

Jernmalm 553 181 tons til en værdi af 4 702 000 francs, hvoraf til Holland 342 133 tons og til England 163 847 tons.

Zinkmalm 29 467 tons til en værdi af 4 167 000 francs, saagodtsom udelukkende til Belgien.

Blymalm 2 052 tons til en værdi af 451 000 francs. Heraf har Belgien modtaget 858 tons, Spanien 793 tons og Italien 401 tons.

Af vinsten (tartrate de potasse) er exporteret 794 939 kg. til en værdi af 751 837 francs. Konsumenterne heraf har været Rusland, England, Tyskland og Belgien.

Den enorme forskjel i exporten til Frankrige fra:

i 1899	.	.	.	.	.	frcs. 279 675 000
til i 1900	.	.	.	.	.	„ 173 467 000

falder paa heste, hornkvæg og tobaksblade, men hovedsagelig paa vin. Frankrig fik i aaret 1900 en overordentlig rig vinhøst og havde som følge deraf lidet behov for den vanlige tilførsel fra Algeriet, saa medens exporten af vin til Frankrige i aaret 1899 udviser en værdi af 141 millioner francs, er den i aaret 1900 sunket til 51 millioner. Vinavlen er jo Algeriets hovednæringsvei; produktionen er i stadigt stigende, og fra at have været i aaret 1880 455 350 hektoliter og i aaret 1890 2 844 130 hektoliter, gik den i aaret 1900 op til 5 634 829 hektoliter. Den reducerede export har derfor i høi grad været følelig for producenterne; vinen blev liggende usolgt i kjælderne, og de fleste har derfor ikke kunnet opfylde sine forpligtelser overfor bankerne. Istedetfor at støtte kolonisterne og derved afvende en krise, har bankerne heller gaaet frem med stor strenghed, hvilket er saa meget mere at beklage, som bankerne og specielt da den officielle bank — Banque de l'Algerie — har stor skyld i de uhyre nyplantninger, som i de senere aar er foretaget, og hvortil de selv har opmuutret kolonisterne ved at forstrække dem med pengemidler; mere end 15 000 hektarer nyplantning fandt sted. Regjeringen har derfor maattet benytte sin autoritet overfor den officielle bank for at rette paa forholdene.

Takket være regn i betimelig tid har kornhøsten været udmerket; medens udbyttet i aaret 1899 var 14 326 000 qx., var det i aaret 1900:

Byg	12 074 000 qx.
Hvede	9 143 000 „
Andre sorter	1 375 000 „
	22 592 000 qx.

Olivenhøsten har givet et godt udbytte, og olivenkulturen vil formentlig tiltage, da regjeringen har udsat pengepræmier for dem, der under aaret har plantet eller podet det største antal træer. Den algierske olivenolje staaer ikke tilbage for den franske og italienske, men er endnu kun i ringe kvantiteter gjenstand for direkte export til udlandet; franske firmaer opkøber størstedelen af produktionen. For at lette exporten forsendes den foruden i tønder ogsaa

i blikkasser paa 25 kg. og i glasballoner paa 5 kg. Prisen er for ren olivenolje:

Forsendt i tønder paa 110 liter: ca. frcs. 1.60 pr. liter + emballage frcs. 10.00.

Forsendt i blikkasser à 25 kg.: ca. frcs. 1.60 pr. liter + emballage frcs. 3.50.

Forsendt i glasballoner à 5 kg. ca. 1.75 pr. liter + emballage frcs. 1.50.

Korkeskovene har under aaret givet en mindre produktion end tidligere af den grund, at man nu kun høster bark, der holder 25 millimeters minimums-tykkelse; tidligere tog man intet hensyn til tykkelsen. Af Algeriets ca. 410 000 hektarer korkeskove tilhøre de 400 000 staten; heraf staar ca. 250 000 hektarer direkte under forstvesenets administration, medens 125 000 er bortleiede. Af statens skove er 45 000 hektarer endnu ikke under udvinding; saadan vil imidlertid blive paabegyndt fra næste aar, og man haaber ved en rationel drift at faa produktionen op til 75 kg. pr. hektar, medens den nu er knapt det halve. Salget af kork fra statsskovene indbragte i aaret 1890 34 000 francs, i 1895 504 000 francs og i 1900 1 444 000 francs.

Figenhøsten har i aaret 1900 givet et mindre godt resultat. Medens tidligere Frankrige saagodtsom udelukkende var kjøber, er i de senere aar betydelige kvanta skibede til Tyskland og Østerrige, hvor figenerne tørres og anvendes til figenkaffe.

Daddelhøsten har heller ikke under aaret givet noget rigeligt udbytte. Daddelpalmen, som hovedsagelig forekommer i den sydligste del af departementet Constantine, er i de distrikter Arabernes vigtigste indtægtskilde. En hektar, ca. 200 palmer, giver et aarligt udbytte af fra 1 000 til 3 000 francs. Der findes omtrent $1\frac{1}{4}$ million frugtbærende daddelpalmer i Algeriet, for hvilke staten opkræver en skat af ca. 1.5 mill. francs aarlig.

Fiskerierne paa den algierske kyst, og da specielt sardin fiskerierne, har i de sidste aar givet meget daarlige resultater; delvis maa dette tilskrives de finmaskede garn, der har været tilladt benyttede, delvis den store mængde delfiner, der har ødelagt fiskeyngelen. Fiskeopsynet langs kysten udføres af 4 af marinens avisodampere og torpedobaade.

Pengemarkedet har i aaret været meget strammet, dels paa grund af den mindre export, dels af den grund, at den antisemitiske bevægelse, som for nogle aar siden kulminerede med beklagelige optøier og plyndring af de jødiske handelsmænds magasiner, har bragt en mængde israeliter til at forlade landet og til samtidig at trække sine kapitaler bort. Disse, der hovedsagelig var anbragt i faste eiendomme og var til hjælp ved nybygninger, er ikke blevet erstattede med nye midler fra Frankrige.

Byggevirksomheden har ogsaa af samme grund været yderst liden.

For at trække de franske kapitalisters opmærksomhed hen paa Algeriet har der været foranstaltet kommercielle karavaner, hvorunder deltagerne til reducerede jernbane- og dampskibspriser og under ledelse af kompetente folk har faaet anledning til at gennemreise landet, saaledes at de, dels ved foredrag, som afholdtes, dels ved sit personlige besøg har kunnet faa et nøiere kjendskab til kolonien og dens næringskilder.

Algeriets generalguvernør har under aaret opnaaet at faa en mere udstrakt myndighed. Algeriet, hvis budget tidligere er indgaaet i Frankriges, har opnaaet at faa sit særskilte, uafhængige budget, som skal træde i kraft fra næste aar. I den anledning er der blevet oprettet et finantsudvalg (*Délégation financière*), bestaaende af repræsentanter for de tre grupper kolonister — ikke-kolonister — muselmænd, og valgte af stemmeberettigede inden hver gruppe. For at kunne afgive stemme maa vælgerne have fyldt 30 aar, være naturaliserede og have mindst 10 aars fransk statsborgerret. Finantsudvalget udarbejder budgettet, der vedtages af regjeringsraadet (*Conseil supérieur*), hvorefter det gennem ministeriet forelægges republikens præsident til approbation. Indeværende aars budget udviser en indtægt af ca. 56.5 millioner og en udgift af ca. 54 millioner. Kun garantier til jernbaneselskaberne — ca. 25 mill. — samt udgifterne ved hær og flaaede bæres fremdeles af den franske stat. Der er imidlertid forslag fremme om, at de eksisterende seks private jernbaneselskaber skal exproprieres af den algierske stat, og driften derefter overdrages som leie til de to store selskaber: P. L. M. (*Paris-Lyon-Méditerranée*) alle linjer vestenfor Alger, og Øst-Algerien alle linjer østenfor Alger.

Til udvidelse og forbedring af Algeriets havne er der i aaret 1900 medgaaet 3 410 000 francs.

I Alger har bygningen af den nye havn ved Agha været fortsat, uden at dog endnu nogen del af den er taget i brug for trafikken.

Oran har i februar faaet bemyndigelse til nyarbejder og udbedring af byens havn; disse arbejder er paabegyndt og vil beløbe sig til mere end 1 million francs.

Til udvidelse af Bônes havn er i aaret medgaaet 700 000 francs.

Philippeville har opnaaet bemyndigelse til at forlænge havnemoloen 100 meter samt til uddybning af havnebassinet indtil 10 meters dybde og anlæg af store kaier.

Bougie's havn, der i de sidste aar har haft en betydelig export af fosfat og mineraler, har faaet bevilget 1 750 000 francs til sin udvidelse.

I Mostaganem led de under arbejde værende havnebygninger stor skade under en storm, saa arbeidet blev meget forsinket; til de voterede 2 200 000 francs blev et extratilskud af 850 000 francs nødvendigt.

Sundhedstilstanden i Algeriet har i aaret 1900 været udmerket.

Kun én karantænestation — Cap Matifou ved Alger — findes, men desinfektionsstationer med ovne er oprettede i Bône, Philippeville og Mers-el-Kebir.

Sundhedsafgifterne, som i aaret 1899 for 7 444 442 tons drægtighed udgjorde 152 873 francs, var i aaret 1900 for 7 190 457 tons drægtighed 140 787 francs.

Toldintraderne for Algeriet udgjorde i aaret 1900 13 821 000 francs mod 14 581 000 francs i aaret 1899.

Paa grund af pestens forekomst i Mekka har pilgrimsfærderne did været forbudte.

Af svenske og norske, der har forretning eller er interesserede i forretninger i Algeriet, findes følgende:

I Alger :

Severin Houge, norsk, etableret aaret 1889, trælastimportør, i hvis firma ogsaa er interesseret Ivar Samzelius, svensk.

Harald Lindseth, norsk, medeier i skibshandlerfirmaet Wright & Lindseth, etableret 1899.

I Oran :

Filial af Essviks bolag i Sundsvall, etableret 1892, bestyret af Johs Bergström, svensk.

Papeete, Tahiti.

Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1900 ingen norske eller svenske fartøier.

Koloniens samlede handelsomsætning udgjorde i aaret 1900 frcs. 7 118 884, hvoraf falder paa importen frcs. 3 521 526 og paa exporten frcs. 3 597 358.

Af importartikler kan nævnes: fisk, tørret, saltet eller røget med ca. frcs. 17 500.00, hvoraf stokfisk ca. frcs. 2 500.00, sild ca. frcs. 600.00 og laks ca. frcs. 14 000.00; sardiner i olje ca. 21 500.00, laks i boxer ca. frcs. 67 000.00; uforarbejdet trælast ca. frcs. 35 500.00; papir etc. ca. frcs. 34 500.00.

De vigtigste exportartikler er perlemor, skildpaddeskal, coprah og vanille.

Willemstad, Curaçao.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til hovedstationen fra fremmede lande med ladning 16 dampskibe dr. 9 761 reg.-tons. Samtlige skibe afgik med ladning til fremmede lande.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe fl. 159.89. Expeditionsafgifter i norske sager fl. 5.63.

Ingen svenske skibe ankom i aarets løb til konsulatdistriktet.

Singapore.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konst. konsul W. O. Greig,
dateret 18de oktober 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.	-	-	75	91 666	75	91 666	-	-	60	68 115	60	68 115
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 131	1	1 131
Sum	-	-	75	91 666	75	91 666	-	-	61	69 246	61	69 246
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	5	6 030	5	6 030	-	-	1	2 002	1	2 002
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	5	6 030	5	6 030	-	-	1	2 002	1	2 002
Totalsum afladede fartøier	-	-	80	97 696	80	97 696	-	-	62	71 248	62	71 248
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	15	23 551	15	23 551
Seilskibe	-	-	2	1 623	2	1 623	-	-	1	492	1	492
Sum	-	-	2	1 623	2	1 623	-	-	16	24 043	16	24 043
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4 028	4	4 028
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4 028	4	4 028
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	2	1 623	2	1 623	-	-	20	28 071	20	28 071

For ordre, reparationer eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til hovedstationen 2 dr. 1 978 tons.

Erlagte konsulatavgifter af norske skibe ved hovedstationen \$ 1 742.11, ved vicekonsulsstationerne \$ 105.43 Af svenske skibe ved hovedstationen \$ 38.86 Ialt tilfaldt konsulen \$ 1 886.40.

Som det af ovenstaaende skibslister sees, ankom i aaret 1900 77 norske skibe, hvoraf 2 seilskibe, til Singapore og 5 norske dampskibe til Penang. Der er fremdeles ingen handel mellem Straits Settlements og Norge. Norske handelsagenter, der fra tid til anden har gjæstet kolonien, har altid gjort sit yderste for at introducere papirfabrikater, træmasse etc., men den høie pris paa norske produkter, sammenlignet med andre landes, har stillet sig hindrende i veien. God kvalitet spiller for de indfødte kjøbere ikke en saadan rolle som lave priser, og dette bør tages i betragtning af de norske fabrikanter, der ønsker at indføre sine produkter her.

De i slutningen af aaret 1900 gjældende fragtsatser var følgende:

Til London med dampskib:

For tin	27 sh. 6 d	pr. ton à 20 cwts.
„ copra	27 sh. 6 d	— à 12 „
„ sagomel	17 sh. 6 d	— à 20 „
„ spanskør	25 sh.	— à 7 „
„ gambier	22 sh. 6 d	— à 20 „
„ perlesago og perletapioca .	40 sh.	— à 18 „
„ hvid peber	40 sh.	— à 14 „

The Eastern Shipping Conference holdt fast ved de høie rater, der blev fastsatte i aaret 1899, indtil i begyndelsen af april 1900, da copra og spanskør reduceredes med 5 sh. Derpaa fulgte ved udgangen af april en reduktion af 5 sh. paa alle andre artikler undtagen tin, der forøgedes fra 27 sh. 6 d til 40 sh. den 23de mai, men atter vendte tilbage til den gamle sats af 27 sh. 6 d i den følgende uge. Den 31te mai reduceredes fragterne for copra, viskelæder og endel andre artikler yderligere med fra 2 sh. 6 d til 5 sh. I juli sattes en ny skala med en reduktion af 10 sh. for „bag“ sago og tapiokamel, ligeledes for gambier, og med indflydelse ogsaa paa endel andre artikler; for gambier vendte man i august atter tilbage til en sats af 32 sh. 6 d.

13 seilskibe udklareredes i aaret 1900 fra Singapore med stykgods til amerikanske havne eller Marseille.

Koloniens handel. Angaaende handelen isin almindelighed i „settlementerne“ Singapore, Penang og Malacca kan anføres følgende detaljer:

Skibsfartsopgaver for aaret 1900.

	Ankomne skibe.		Afgaaede skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Singapore	4 956	5 708 461	4 953	5 709 760
Penang	2 567	2 100 702	2 572	2 095 796
Malacca	1 537	308 556	1 537	308 556
Sum	9 060	8 117 719	9 062	8 114 112

Skibsfartsopgaver for aaret 1899.

	Ankomne skibe.		Afgaaede skibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Singapore	4 948	4 982 622	4 940	4 977 496
Penang	2 399	1 870 104	2 420	1 873 311
Malacca	1 515	315 682	1 515	315 622
Sum	8 862	7 168 408	8 875	7 166 489

Der er saaledes en anseelig forøgelse saavel i antallet som i tonnagen af ankomne og udklarerede skibe i aaret 1900.

Opgave over indførselen, myntet guld og sølv ikke medregnet.

	1900.	1899.
Singapore	\$ 225 774 399	\$ 194 517 728
Penang	„ 62 320 507	„ 58 887 784
Malacca	„ 2 299 746	„ 1 855 138
Sum	\$ 290 394 652	\$ 255 260 650

Opgave over udførselen, myntet guld og sølv ikke medregnet.

	1900.	1899.
Singapore	\$ 185 788 122	\$ 165 071 766
Penang	„ 62 466 381	„ 58 466 283
Malacca	„ 2 661 806	„ 2 236 465
Sum	\$ 250 916 309	\$ 225 754 514

Det vil heraf sees, at værdien baade af indførsel og af udførsel i alle tre „settlementer“ er tiltaget i det sidstforløbne aar.

Sammenligning mellem de vigtigste importartikler:

	1900.	1899.
Bomuldsvarer	5 370 911 stkr.	5 282 028 stkr.
Opium	17 018 kasser	15 055 kasser.
Kul	668 000 tons	546 000 tons.
Petroleum	1 888 000 kasser	1 041 000 kasser.
Ris	6 516 681 piculs	6 026 937 piculs.

Kul.

Blandt importartiklerne indtager kul den vigtigste plads, og indførtes heraf alt i alt 668 000 tons. Importen fra Bengalen, Australien og Cardiff var som vanlig, medens der fra Borneo og Sarawak indførtes 13 000 tons i aaret 1900 mod 29 000 tons i aaret 1899. Japanske kul viser den enorme sum af 443 000 tons, en forøgelse af 162 000 tons sammenlignet med aaret 1899.

Importen af kul i aarene 1896—1900 udgjorde i tons:

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Fra Storbritannien og Irland	100 000	97 000	48 000	92 000	79 000
„ Japan	240 000	28 000	263 000	281 000	443 000
„ Australien	32 000	56 000	76 000	64 000	44 000
„ Borneo og Sarawak .	52 000	37 000	32 000	29 000	13 000
„ Bengalen	17 000	72 000	82 000	75 000	75 000
„ andre lande	2 000	9 000	5 000	5 000	14 000
Sum	443 000	551 000	508 000	546 000	668 000

P e t r o l e u m .

Petroleumsimporten viser ogsaa en stor forøgelse, beroende næsten udelukkende paa den enorme tilførsel fra Sumatra, der i aaret 1900 beløb sig til næsten $1\frac{1}{4}$ million kasser eller 65 pct. af den hele import. En sammenligning af indførselen i de sidste fem aar beregnet i kasser à 65 lbs. udviser følgende billede:

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Fra Amerika	100 000	101 000	163 000	230 000	106 000
„ Rusland	345 000	468 000	348 000	371 000	277 000
„ Sumatra	378 000	400 000	334 000	311 000	1 214 000
„ Burmah	22 000	3 000	53 000	124 000	52 000
„ andre lande	—	—	—	5 000	239 000
Sum	845 000	972 000	898 000	1 041 000	1 888 000

E x p o r t .

Værdien af exporten fra kolonien i aaret 1900 var forøget fra foregaaende aar med $23\frac{3}{4}$ million dollars eller 11 pct., idet totalværdien af exporthandelen i aaret 1900 var ca. 240 millioner dollars eller ca. $24\frac{1}{4}$ million £.

De enkelte artikler var:

	1899.	1900.	Forøgelse.	Formindskelse.
	Piculs.	Piculs.	Piculs.	Piculs.
Sago	727 391	719 875	—	7 516
Kaffe	78 127	122 728	44 601	—
Gambier . . .	844 814	785 296	—	59 518
Gummi	362 485	365 568	5 083	—
Huder	96 614	107 253	10 639	—
Krydderier . .	897 512	943 264	45 752	—
Tapioka . . .	807 880	725 933	—	81 947
Tin	759 551	806 935	47 384	—
Copra	1 024 251	676 329	—	347 922
Spanskrør . .	506 479	621 975	115 496	—

Fyrvæsenet. Lamperne paa de forskjellige fyrstationer skal have fungeret regelmæssig og godt i det forløbne aar. Man har dog fundet det nødvendigt at forøge lysstyrken ved Fort Canning fyr; dette arbeide er allerede sat igang og vil være fuldendt i løbet af de nærmeste maaneder.

Af nordmænd og svensker fandtes der ved udgangen af aaret 1900 omtrent 10 eller 15 i settlementerne, alle beskæftigede ved forskjellige handelshuse.

Kursen var ubeständig i det forløbne aar. Dollarens gjennemsnitsværdi var 2 sh. $\frac{3}{8}$ d a vista og 2 sh. $\frac{9}{16}$ d for 4 mdr. bankveksler paa London mod 1 sh. $11\frac{11}{16}$ d og 1 sh. $11\frac{15}{16}$ d i aaret 1899.

Moskva.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul N. Winkel,
dateret 2/15 august 1901.*

I det forløbne aar samvirkede en hel række faktorer i at danne et lidet glædeligt billede af den russiske handel og de russiske industriforetagender. De i min forrige aarsberetning omtalte vanskelige pengeforholde har som følge af forviklingerne i Kina og det derved foranledigede yderligere sterke pengeafløb til Asien endnu mere tilspidset sig og virkede lammende paa handelen. Ved enkelte meget store handelsforetagenders sammenstyrtning blev et stort antal mindre foretagender og forretninger trukket med og ligeledes bragt til fald, hvilket paa det føleligste rystede den almindelige tillid.

Mange paa overdreven basis oprettede nyanlæg af industrielle foretagender, særlig bjergverker og jernverker i det sydlige Rusland, gennemgaar en vanskelig krise, og St. Petersburger og Moskauer-banker, der i betragtelig grad er interesseret i anlæggene, har lidt enorme tab.

Den almindelige store mistillid finder ogsaa sit udtryk gennem børs-noteringerne. Alle industri- og dividendepapirer har lidt en sterk prisnedgang, ligesaa bankaktier. Selv statsobligationerne og de af staten garanterede jernbaneobligationer er faldt nogle procent.

Den udenrigske handelsomsætning over den europæiske og Sortehavsgrænsen samt Finland beløb sig i aaret 1900 til ialt rub. 1 261 048 000.00, hvoraf 688 552 000 rubler falder paa exporten og 572 496 000 rubler paa importen.

Exportens overskud over importen udgjør for aaret 1900 116 058 000 rubler mod ca. 7 000 000 rubler i aaret 1899 og ca. 147 millioner i aaret 1898.

Inddelt i grupper stiller exporten i de sidste 3 aar sig som følger (i millioner rubler):

	Raastoffe				
	Levnetsmidler.	og	Dyr.	Varer.	Sum.
	halvfabrikater.				
1898 . . .	433.4	238.4	16.8	20.3	708.9
1899 . . .	317.0	249.9	17.3	17.4	601.6
1900 . . .	381.2	269.9	17.9	19.5	688.5

Efter grænserne fordeler exporten sig som følger (i millioner rubler):

	1898.	1899.	1900.
Den europæiske grænse	629.0	510.8	568.8
Sortehavs—Kaukasusgrænsen . .	46.6	55.8	78.7
Finland	33.3	35.0	41.0

Exporten til de forskjellige lande stiller sig som følger (i 1 000 rubler):

	1899.	1900.
Tyskland	163 640	187 515
England	129 168	145 564
Holland	48 821	69 192
Frankrige	59 871	57 444
Østerrige-Ungarn	26 657	26 436
Italien	27 755	36 765
Belgien	23 532	23 401
Tyrkiet	12 285	18 322
Danmark	12 341	18 290
Egypten	5 584	9 195
Rumænien	6 594	5 286
Sverige	9 313	12 663
Norge	4 948	6 407
Ostindien	2 779	3 777
Nordamerikas For-		
enede Stater	4 844	3 486
Kina	1 355	1 145
Andre lande	27 090	22 614
Finland	35 116	41 050

Importen stiller sig, inddelt i grupper, som følger (i millioner rubler):

	Levnetsmidler.	Raastoffe og halvfabrikater.	Dyr.	Varer.
1898	69.8	302.1	1.5	188.6
1899	73.4	301.4	1.8	217.9
1900	79.8	304.6	1.1	187.0

Efter grænserne (i millioner rubler):

	1899.	1900.
Den europæiske grænse	562.8	537.2
Sortehavs—Kaukasusgrænsen	11.5	13.4
Finland	20.2	21.9

Fra de forskellige lande (i 1 000 rubler):

	1899.	1900.
Tyskland	230 853	215 416
England	129 353	128 176
Frankrige	28 292	31 228
Østerrige-Ungarn	30 806	27 290
Belgien	17 977	9 395
Italien	9 213	9 002
Schweiz	7 048	6 185
Tyrkiet	6 592	7 247
Holland	11 422	8 811
Sverige	6 024	5 069
Norge	5 613	5 772
Danmark	3 093	5 943
Rumænien	2 060	1 539
Nordamerikas For- enede Stater	43 749	43 615
Egypten	12 998	11 958
Kina	13 515	16 278
Ostindien	5 270	4 577
Andre lande	12 157	14 966
Finland	18 439	20 029

Udførselen af de vigtigste artikler stillede sig som følger:

	1899.		1900.	
Levnetsmidler.	Rub. 317 088 000.		Rub. 381 215 000.	
	Mængde i tusen pud.		Værdi i tusen rub.	
Heraf:	1899.	1900.	1899.	1900.
Hvede	106 891	116 739	99 062	104 155
Rug	60 659	93 221	45 334	65 014
Byg	74 490	53 550	44 817	33 587
Havre	28 460	80 030	20 045	49 719

	Mængde i tusen pud.		Værdi i tusen rub.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Mais	28 607	19 054	14 410	10 572
Erter	5 977	4 591	5 186	4 147
Hvedemel	3 211	3 639	6 205	6 196
Rugmel	5 766	9 743	5 655	6 194
Klid og andre affaldsstoffe . . .	22 688	30 683	11 052	14 866
Poteter	2 865	2 777	672	701
Anis	256	242	493	488
Smør	630	1 199	7 052	13 473
Æg — millioner stk. — . . .	1 685	1 780	28 645	31 352
Fisk, fersk	152	161	660	622
Do., saltet, røget og marineret	427	406	1 216	1 235
Strøsuksker	5 142	9 405	8 468	16 165
Raffinade	86	59	286	165
Sprit — millioner grader — . .	47	42	506	511
Tobak i blade	280	427	1 011	1 332
Papyrus tusen stk.	108 211	133 828	851	941

1899. 1900.

Raamaterialier og halvfabrikater. Rub. 249 920 000. Rub. 269 942 000.

Heraf:	Tusen pud.		Tusen rub.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Trælast	—	—	53 595	58 384
Sædekorn, alle slags	22 212	24 329	27 517	37 945
Oljekager: af linfrø	12 300	7 962	8 928	6 407
- hampefrø	1 083	1 394	712	905
- solsikkefrø	5 602	8 356	3 696	5 820
- rapsfrø	3 707	2 743	1 567	1 266
- andre frøsorter	1 719	1 832	1 054	1 142
Lin	13 987	10 571	50 391	43 829
Hamp	2 432	2 422	8 670	8 146
Pelsvarer	474.2	448.6	6 714	6 352
Huder, alle slags	750	818	6 860	7 377
Ben	2 061	1 610	1 290	1 044
Børster	151	133	7 107	5 508
Haar, alle slags	41	39	146	225
Fjær	105	105	1 361	1 317
Talg	80	59	392	277
Silke, raa	53.7	41	1 207	973
Uld, alle slags	953	850	6 639	5 930
Raaerts	25 336	26 915	5 614	6 360
Metaller, ubearbejdede	70	93	3 608	1 840
Platina, pud	207	89	2 857	1 170
Nafta og naftaprodukter	83 790	86 687	31 678	45 973
Smøreljer, urensede	2 152	1 776	1 309	1 142
Do. rensede	8 084	8 948	5 326	6 892
Benzin	268	332	697	858
Apothekervarer	152	177	1 189	1 239

	Tusen pud.		Tusen rub.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Dyr. Tusen rubler .	—	—	15 842	17 900
Heraf:				
Levende fjærkræ, tamt 1000 stk.	7 547	7 997	6 357	6 510
Dødt fjærkræ, tamt og vildt	2 749	3 500	1 542	2 146
Okser og kjør	7	8	622	501
Svin	64	66	2 671	2 958
Faar	68	38	311	189
Heste	59.1	57.7	5 370	5 165
Fabrikater	—	—	17 360	19 495
Heraf:				
Metalvarer	—	—	1 641	2 219
Jernvarer	—	—	291	430
Maskiner og maskindele	63	89	501	752
Trævarer	353	347	1 010	1 181
Guttaperka og gummi elasticum	107	146	2 692	3 494
Uldvarer	—	56	—	1 307
Bomuldstøier	41	69	1 364	2 081
Lintøi, klæder og færdige pelsvarer	23.7	23.4	1 266	1 099
Bøger	23	30	449	528
Indførselen af de vigtigste artikler:				
Levnetsmidler.	—	—	73 441	79 780
Herunder:				
Korn og poteter	1 719	2 483	1 126	1 628
Ris	501	1 543	1 211	2 196
desuden fra Persien	2 707	1 413	2 749	1 491
Appelsiner og citroner	2 899	2 817	4 039	4 506
Nødder	479	389	889	1 365
Mandler og pistazienødder . . .	32	13	283	151
Kaffe	519	503	6 127	5 430
Kakao	102	94	1 147	1 120
The, alle slags	987	1 196	19 085	23 639
desuden over Irkutsk	1 712.3	1 391.5	21 430	16 555
Tobak i blade	49	50	1 763	1 601
Do. i cigarer	1.7	1.3	830	592
Aracrhum paa fad	52	48	1 150	1 160
Do. 1 000 flasker	619	629	1 470	1 540
Druevin paa fad	584	519	6 944	6 258
Do. 1 000 flasker	1 353	1 339	3 763	3 777
Mineralvande do.	4 152	4 033	1 058	1 005

	Tusen pud.		Tusen rub.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Fisk, fersk	385	385	1 002	1 035
Do., marineret	128	137	1 577	1 609
Sild, saltet eller røget	6 452	6 450	9 445	10 486

Raamaterialier og halvfabrikater 301 376 304 579

Herunder:

Gjødningsstoffer	4 485	4 276	1 636	1 778
Talg	1 829	1 276	6 437	6 712
Huder, ubearbejdede	1 339	1 289	6 308	6 022
Do. bearbejdede	166	155	5 292	5 135
Pelsvarer	35.9	32.5	4 971	4 240
Træsorter, værdifulde	140	147	200	240
Do., almindelige	40 791	40 204	7 150	6 772
Korkved	573	687	1 880	1 770
Planter og frø	4 561	4 596	10 234	9 559
Byggematerialier	13 351	11 873	2 526	1 906
Ædle stene og koraler	1	0.5	2 924	1 956
Stene, alle slags undtagen ædle .	12 952	12 842	2 988	2 578
Polerartikler	439	400	1 574	1 669
Stenkul	237 898	239 897	24 386	34 256
Kokes	35 029	33 972	6 282	8 333
Kautschuk, gutta-perka, gummi etc.	503	460	16 331	21 178
Kemiske produkter og materialier	6 326	6 028	13 028	12 560
Raajute	1 286	1 439	3 161	3 466
Raasilke	84	80	10 646	13 282
Uld, ukardet og uspunden	663	598	13 220	11 027
Bomuld, spunden	288	140	6 430	4 448
Uld, kardet, ufarvet	163	154	3 794	3 368
Do. farvet	1	1	17	25
Do. spunden, ufarvet	68	62	2 622	2 409
Do. do. farvet	13	6	606	276
Do. tvundet, ufarvet	102	76	4 520	3 474
Do. do. farvet	39	23	1 998	1 180
Farver og farvestoffer	3 174	3 018	12 618	11 026

Metaller, ubearbejdede 31 375 14 277 45 516 36 673

Herunder: Støbejern	8 347	3 158	4 305	1 927
Jern	16 157	5 785	18 070	9 106
Blik	57	88	149	222
Staal	2 884	1 298	3 001	1 499
Bly	2 210	2 232	5 096	5 910
Zink	672	616	2 199	1 997

Træmasse 2 651 2 209 3 803 3 009
 Bomuld, raa 9 291 9 287 55 053 63 201

Dyr — — 1 802 1 136

	Tusen pud.		Tusen rub.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Fabrikater og varer	—	—	217 856	187 001
Herunder:				
Træarbejder	362	666	300	442
Snedker- og dreiervarer . .	—	—	2 866	2 900
Pottemagervarer	698	696	1 289	1 281
Fayance- og porcelænsvarer	114	107	1 747	1 585
Glasvarer	495	352	2 276	2 041
Speile og speilglas	—	—	226	186
Guttaperkavarer	21	22	878	1 505
Guldsager pund	2 086	2 113	877	908
Sølvsager ”	33 163	23 860	1 621	824
Metalvarer: Messing	142.8	146	3 703	3 662
Støbejern	957	504	3 673	2 402
Jern og staal . .	1 784	1 333	11 405	8 223
Blik	223	220	2 364	2 445
Traad	365	279	3 076	2 168
Ljaaer, sigder etc.	311	300	1 844	1 888
Maskiner, apparater og maskindele	12 417	9 593	99 435	76 665
Fysikalske instrumenter . .	—	—	4 818	4 938
Urmagervarer	—	—	3 808	3 302
Musikinstrumenter	—	—	3 641	3 108
Ekvipager	—	—	2 098	1 737
Waggoner stkr.	133	185	541	718
Skrivpapir	2 341	2 489	8 652	9 774
Billeder og bøger	111	107	2 664	2 288
Bomuldsvarer	75.4	68.3	3 361	3 270
Hamp- og linvarer	131.4	126.1	1 851	1 899
Uldne og halvuldne varer	—	—	6 047	5 618
Silkestofte og baand:				
helsilke	3.3	2.6	2 394	2 283
halvsilke	1.7	1	475	356
Lintøi og klæder	2.8	3.1	893	953
Galanterivarer og toiletartikler	32.7	37.3	2 722	1 949

Om kornhøsten i aaret 1900 giver den statistiske centralkomité følgende beretning:

Den med korn (undtagen linser, bønner og poteter) tilsaaede flade i 72 guvernementer og distrikter beløb sig i aaret 1900 til 78 348 039 desjatin jord, hvoraf 31 558 706 desjatin med vintersæd og 46 789 333 desjatin med sommersæd. Paa denne flade høstedes ialt 3 481 395 400 pud af alle sorter korn, hvoraf 1 631 616 700 pud vintersæd (46.9 pct.) og 1 849 778 700 pud sommersæd (53.1 pct.). I aaret 1899 var høstens resultat af en besaaet flade af 75 640 650 desjatin ialt 3 673 317 400 pud, hvoraf 1 654 461 700 pud vintersæd (45.3 pct.) og 2 018 855 700 pud sommersæd (54.7 pct.).

Desuden var i aaret 1900 441 144 desjatin besaaet med linser og bønner, hvoraf høstedes 15 399 300 pud, og 3 447 396 desjatin med poteter, der gav et høstresultat af 1 598 772 900 pud.

Det rene overskud af kornhøsten (undtagen linser og bønner) bliver efter fradrag af det for udsæden nødvendige kvantum for 72 guvernementer og distrikter 2 799 281 000 pud eller 23.21 pud pr. individ af bondebefolkningen, altsaa langt ringere end i aaret 1899, da der faldt 29.23 pud pr. individ.

Efter de enkelte kornsorter stiller høsten i aaret 1900 i 72 guvernementer og distrikter sig som følger:

	Tilsaaet flade i desjatin.		Tusen pud.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Hvede, vintersæd . . .	4 741 765	4 967 169	270 752.7	224 294.8
Do. sommersæd . . .	13 683 489	14 410 192	483 792.1	478 493
Rug, vintersæd . . .	25 734 137	26 591 537	1 383 709	1 407 321
Do. sommersæd . . .	644 419	631 462	29 957.7	19 527
Havre	15 609 945	16 241 624	881 954.3	756 472
Byg	7 587 588	7 684 932	301 599.9	314 987
Boghvede	2 303 957	2 283 478	70 856.6	54 806
Hirse	2 938 966	2 857 327	138 866.6	113 395
Mais	1 068 891	1 210 680	47 935.7	53 122
Erter	1 045 389	1 064 774	45 543.7	43 343
Linser	343 932	366 136	15 210.3	12 031
Bønner	72 062	75 009	4 474.1	3 368
Poteter	3 328 071	2 447 396	1 504 123.2	1 598 773

Nischneymarkedet var i aaret 1900 besøgt af meget faa sibiriske handlende, da den sibiriske jernbane, der var fuldstændig optaget af troppetransporter og alt, hvad dermed stod i forbindelse, ikke modtog gods til expedition, og da resultatet af kornhøsten i enkelte af Vestsibiriens provinser var meget slet. Markedet forløb dog ikke ugunstig og gav tilnærmelsesvis samme resultat som foregaaende aar.

	I 1899.	I 1900.
Tilførsel af varer . . .	Rub. 172 728 000	Rub. 172 425 000
Salg - do.	„ 143 612 000	„ 140 734 000

Hamilton, Bermuda.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul J. A. Conyers,
dateret 8de november 1901.*

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Bermuda med ladning fra fremmede lande 6 dr. 4 556 tons, hvoraf 5 dampskibe dr. 4 192 tons. Af disse afgik med ladning til fremmede lande 4 dr. 3 784 tons og i ballast 2 dr. 772 tons. Bruttofragter for ankomne norske skibe kr. 35 185.00, for afgaaede norske skibe kr. 24 289.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske skibe.

*

Ingen svenske skibe ankom i aaret 1900 til Bermuda.

Konsulatafgifter af norske skibe kr. 289.29, der tilfaldt konsulen. Ex-peditionsafgifter i norske sager kr. 183.57.

Der foregaar ingen direkte handelsomsætning mellem Bermuda og de forenede riger, og der sælges kun faa produkter af norsk oprindelse paa øerne. Paa grund af den bekvemme og billige dampskibsforbindelse med de Forenede Stater indføres størstedelen af øernes behov af fremmede produkter derfra, især kvæg, korn, hør, kolonialvarer m. m., ligesom ogsaa mesteparten af øernes export, hovedsagelig bestaaende af poteter og løg etc., sendes til det amerikanske marked. Fra England importeres vine, spirituosa, manufaktur- og jernvarer, oljer, cement etc. Den samlede import udgjorde i aaret 1899 £ 394 606 og exporten £ 125 817. Paa grund af sit behagelige klima bliver øerne i vinter-tiden mere og mere søgte af amerikanske og kanadiske turister.

Kjøbenhavn.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Kjøbenhavn, dateret 6te november 1901,

angaaende

Danmarks handelsflaade og skibsfart i aaret 1900.

Bortseet fra Færøerne, Island og Dansk Vestindien havde Danmark af skibe over 20 tons:

Seilskibe.		Dampskibe.	
1899: 1 206 dr.	138 498 reg.-tons	391 dr.	254 133 reg.-tons
1900: 1 156 „	130 017 —	382 „	246 274 —
altsaa ÷ 50 dr.	8 481 reg.-tons	÷ 9 dr.	7 859 reg.-tons
Ialt.			
1899: 1 597 dr.	392 631 reg.-tons		
1900: 1 538 „	376 291 —		
altsaa ÷ 59 dr.	16 340 reg.-tons		

Ogsaa i det sidste femaar viser der sig en nedgang for seilskibenes vedkommende med 32 006 reg.-tons (ca. 18 pct.), men til gjengjæld har forøgelsen været noksaa betydelig for dampskibsflaadens vedkommende, da den er steget med over 103 000 reg.-tons (over 70 pct.).

Færøernes flaaede er steget fra 1899—1900 med over 2 000 tons eller fra 4 879 til 6 941 reg.-tons, medens Islands er formindsket med henved 1 000 tons eller fra 7 757 til 6 742 reg.-tons.

Foruden registreringspligtige skibe fandtes der i det egentlige Danmarks handelsflaade 135 ikke selvbevægende pramme og lægttere dr. ialt 6 454 reg.-tons.

De i Danmark nybyggede skibe stammer for den overveiende del fra 1. Svendborg, 2. Kjøbenhavn, 3. Marstal, 4. Frederikshavn. Af de i udlandet i aaret 1900 nybyggede 10 danske skibe er 2 komne fra norske og 2 fra svenske værfter, 3 blev byggede af staal i Holland. Intet staalseilskib blev bygget inden landet. Der findes nu i seilskibsflaaden 71 jern- og staalskibe dr. 37 643 tons (25.6 pct. af hele seilflaadens tonnage).

Talende er anskaffelsesværdiens nedgang. Forholdet var i de sidste 5 aar følgende:

	Nybygninger i landet.	Indkjøbte fra udlandet.	Tilsammen.
1896 . . .	444 000 kr.	7 640 000 kr.	8 084 000 kr.
1897 . . .	4 253 000 "	4 367 000 "	8 620 000 "
1898 . . .	3 570 000 "	13 884 000 "	17 454 000 "
1899 . . .	3 186 000 "	11 649 000 "	14 835 000 "
1900 . . .	1 911 000 "	3 940 000 "	5 851 000 "

Der blev solgt i aaret 1900 skibe til Norge for kr. 462 100.00 og til Sverige for kr. 543 500.00.

Den kapital, som blev tabt ved registrerede forlis, anslaaes i aaret 1900 til kr. 2 587 000 eller det dobbelte mod i aaret 1899.

Den almindelige skibsfart mellem danske og fremmede havne blev i aaret 1900 besørget af:

	Antal.	Tonnage.	Bestuvning.
Seilskibe	32 851	1 615 235	900 801
Dampskibe	32 005	10 138 332	2 760 500
Ialt	64 856	11 753 567	3 661 301

Der er for de sidste 30 à 35 aar en meget sterk stigning i skibsfartsvirksomheden, forsaavidt den finder sit udtryk i bestuvningstallene. Den indgaaende godsmængde er steget fra 747 000 reg.-tons i perioden 1866—1870 til 2 914 000 reg.-tons i aaret 1900. Tilveksten er særlig fremkommen i de sidste 15 aar og forklares let af den sterkt forøgede import ad søveien af kul og korn. Den udgaaende godsmængde er steget i betydelig mindre grad eller fra 312 000 til 844 000 reg.-tons.

Af interesse med hensyn til spørgsmaalet „seil og damp“ er, at medens gjennemsnitstonnagen for seilskibe i aaret 1900 var neppe $\frac{1}{6}$ af samme tonnage for dampskibe eller 49 reg.-tons mod 317 reg.-tons, var alligevel bestuvningen

for seilskibe kun 3 gange mindre end for dampskibe. Seilskibenes bæreevne var altsaa udnyttet dobbelt saa meget som dampskibenes. Seilskibene udnyttede over halvdelen af sin tonnag, dampskibene kun godt en fjerdedel. Bestuvningens procentvise andel af registrertonnagen var i aaret 1900:

Samlet fart. Indgaaende fart. Udgaende fart.

Seilskibe	55.3 pct.	90.5 pct.	22.3 pct.
Dampskibe	27.2 „	42.4 „	12.1 „

Vedkommende farten mellem Danmark og ethvert af de fremmede lande faldt af hele sjøværtsomsætningen med udlandet over $\frac{2}{5}$ paa England, godt $\frac{1}{6}$ paa Sverige og knapt $\frac{1}{6}$ paa Tyskland. Omsætningen paa Norge besørget ved 610 200 reg.-tons, hvoraf fra Norge 101 000 reg.-tons med $\frac{1}{5}$ bestuvet og til Norge 420 000 reg.-tons, hvoraf neppe $\frac{1}{10}$ bestuvet.

Norges skibe besørger 10 pct. af Danmarks totalomsætning med udlandet ad sjøveien, hvilket viser en forøgelse i sammenligning især med aaret 1899, da tilsvarende procent var 8.9. Svenske skibe deltager i omsætningen med 14.2 pct., engelske med 10.5 pct. og danske med 52.8 pct.

Af interesse er at se totalomsætningens forøgelse paa særskilte havne. Paa 20 aar har sjøfarten paa Kjøbenhavn, hvis bestuvede tonnager er omkring $\frac{1}{2}$ af hele Danmarks, naaet omtrent det dobbelte, dampfærgefarten ikke iberegnet; paa Odense og Aarhus er den blevet omtrent 2 à $2\frac{1}{2}$ gang saa stor, paa Aalborg godt 3 og paa Esbjerg 6 gange saa stor.

Fortegnelse

over handelshuse og firmaer i Kjøbenhavn, der indehaves af nordmænd, eller i hvilke nogen nordmand er medeier, og som beskæftiger sig med export eller import, skibsmægleri eller bankforretninger.

Firmaets		Indehaverens			Specialitet.
Navn.	Etabl.aar (alder).	Navn..	Nationalitet.	Adresse.	
C. J. Christensen	8 aar	C. J. Christensen	dansk	Nørre Farimagsgade 11	Finsk trælasthandel.
Marius Møller & Co.	1888	H. F. A. Bülow	norsk	Tordenskjoldsgd. 27.	Vinforretning.
Carl Norstrand	27 aar	W. Herseth	do.		
		K. Dehli	do.		
		Carl Norstrand	do.	Kongens Nytorv 6	Kul, cinders, salt, torvstrø og jern.
		Franz Norstrand (søn)	dansk		
Carl Jul. Olsen	—	Carl Jul. Olsen	norsk	Frederiksgade 7	Trælasthandel.
Simonsen & Nielsen	ca. 10 aar	Axel J. Wedum	do.	Bredgade 33.	Cykleforretning.
J. Thorvildsen & Co.	1873	J. S. Thorvildsen	do.	Frederiksborggade 25.	Smørforretning.
Alf. Wattne	9 aar	Alf. Wattne	do.	Frederiksborggd 1.	Galanterihandel (en gros).
Aktieselskabet O. Wathnes arvinger	1898	Aktieselskabet O. Wathnes arvinger	—	Havnegade 31.	Rederi, fiskeri og handel, særlig paa Island.

Hannover.

Beretning fra generalkonsul' Bernhard Caspar om Tysklands ind- og udførsel af jern i første halvår 1901, dateret 6te august 1901.

Den sterke tilbagegang i det indenlandske jernforbrug har atter ledet producenterne opmærksomhed mere hen paa det udenlandske marked end i de høje konjunkturers tid; derved vinder den officielle statistiks opgaver forøget interesse. Exportørernes indtrængende forlangende om tilstaaelse af godtgørelse for udførsel har syndikaterne hidindtil, som bekjendt, kun i meget beskedent omfang efterkommet. Dette vanskeliggjør naturligvis i overordentlig grad kampen i konkurrencen med udlandet, især da der af de videreforarbejdende jernverker, for de i altfor stor mængde afsluttede bestillinger paa raastoffe og halvprodukter desuden maa betales priser, der betingedes ved den høje konjunkturs kulminationspunkt, men som allerede forlængst ikke staar i nogetsomhelst forhold til de færdige fabrikaters markedsværdi.

Tysklands ind- og udførsel af jern og jernvarer i aarets seks første maaneder:

	1901.	1900.	1899.	1898.	1897.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Udførsel	994 404	744 224	769 432	826 528	665 319
Indførsel . . .	233 690	502 150	350 894	219 918	255 226
Udførselsoverskud	760 714	242 074	418 538	606 610	410 093

Ifølge denne opgave er udførselsoverskuddet, der fra aaret 1898 af i sterke sprang var gaaet tilbage til blot 242 074 tons i aaret 1900, i første halvår 1901 atter sprunget op til 760 714 tons. Indførselen er gaaet ned med 268 460 tons til kun 233 690 tons; udførselen er samtidig steget med 250 180 tons. Hvad værdi angaar, stiller tallene for ind- og udførsel sig saaledes:

	1901.	1900.	1899.	1898.	1897.
	Mill. mk.	Mill. mk.	Mill. mk.	Mill. mk.	Mill. mk.
Udførsel . . .	278.47	237.60	212.00	183.23	161.92
Indførsel . . .	43.93	72.40	48.70	31.32	32.92
Udførselsoverskud	234.54	165.20	163.30	151.91	129.00

Disse tal er meget interessante. Medens siden aaret 1898 udførselsoverskuddet var gaaet overordentlig sterkt tilbage i mængde, men kun lidet i værdi, er denne gang, trods den sterke forøgelse i mængde, værdien steget forholdsvis ubetydelig. Dette er en følge af det indtraadte prisfald, dels ogsaa af en forandring i ud- og indførselens art og kvalitet, idet ved indførselen ikke længere de mindre værdifulde artikler spiller en saa fremtrædende rolle, medens udførselen ikke som før saa overveiende gjælder kostbarere produkter. Dette

fremgaar klart, naar man sammenligner mængden af de enkelte artikler. Den samlede ind- og udførsel fordeler sig saaledes for følgende artikler:

	Indførsel.		Udførsel.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Rujern	159 995	355 113	56 961	61 359
Skrabjern etc.	20 355	61 302	47 795	19 378
Hjørne- og vinkeljern	292	343	166 015	105 662
Jernbanelasker	2	128	15 681	16 989
Underlagsplader	86	214	4 421	822
Skiner	258	163	80 542	76 149
Stangjern etc.	9 694	21 577	136 609	82 056
Jernstykker etc.	734	1 243	48 264	10 463
Plader og blik	1 215	2 632	117 616	77 942
Jerntraad, raa	3 827	3 471	71 634	47 341
„ forkobret etc.	623	739	39 735	40 471
Jernbaneakslar etc.	519	1 215	23 413	24 102
Jernrør	5 912	12 113	21 145	20 098
Grove jernvarer	6 741	9 498	50 450	53 451
Traadstifter	37	78	26 664	26 733
Jernvarer, slebne, etc.	2 234	2 762	27 715	20 116

Indførselen af rujern er saaledes gaaet tilbage med ca. 195 000 tons, af skrabjern med 41 000 tons, af rør ogsaa med mere end 50 pct. Udførselen viser sterk øgning for skrabjern, hjørne- og vinkeljern, stangjern, jernstykker, plader og raa jerntraad samt blik.

Dresden.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul Theodor Horn.

Aaret 1900 var for handelen og industrien og især for bank- og børs-væsenet at betegne som tildels ret ugunstigt. Fortsættelsen af krigen i Transvaal forhøjede den allerede under sidste kvartal af aaret 1899 indtraadte spænding paa pengemarkedet, saa at den nedsættelse af diskontosatserne, som regelmæssig pleier at indtræde i aarets første maaneder, kun i ringe grad gjorde sig gjældende, og satserne holdt sig hele aaret igjennem paa en saadan høide, som kun naaes i kritiske tider, hvilket i første række havde tilfølge, at kursen paa alle værdipapirer gik ned. Forviklingerne i Kina gjorde ogsaa sit til at trykke stemningen, og følgen var en alvorlig krise paa fondsbørserne, hvis lige man ikke har havt siden 70-aarene.

Textilindustrien. I denne for Sachsen saa vigtige industri er en yderligere tilbagegang at berette. I uldvarebranchen led fabrikerne paa

grund af de faldende priser betydelige tab, og i bomuldsvarebranchen var det vanskeligt at bringe salgspriserne paa det færdige produkt i overensstemmelse med de høje priser paa raastoffet. Strømpefabrikerne kunde i det hele glæde sig ved en god efterspørgsel, og salget til det store afsætningsfelt Amerika tog atter et opsving. Gardinvæverierne arbejdede under saa trykkede forhold, som man ikke har oplevet paa flere aar. De tyske væverier ligger under i konkurrencen med de engelske, tildels som følge af indførselstolden paa det uundværlige engelske raamateriale. I broderi- og hvidevareindustrien var forretningerne gennemgaaende tilfredsstillende, om end ikke saa livlige som i aaret 1899. I konfektionsbranchen var bestillingerne ligeledes livlige.

Papirfabrikationen var i aaret 1900 meget lønnende. Efterspørgselen var stor og kunde tildels ikke tilfredsstilles, væsentlig af mangel paa træmasse. De forlangte højere priser betales villig, og der opnaaedes for skrivpapir en prisforhøjelse af 5—10 pct. og for avispapir af 20—25 pct. Sammenslutningen mellem fabrikanterne virkede gunstig til opnaaelse af ensartede salgsbetingelser og priser. Den hovedsagelige export gik til England og Sydamerika og tildels til Japan.

I maskinindustrien fortsatte den store livlighed, der herskede i aaret 1899; fabrikerne led imidlertid under de høje jern- og kulpriser samt den forhøjede arbejds løn.

Velocipedfabrikationen erfarede en videre nedgang; mange fabrikker i denne branche gik konkurs, og nogle slog ind paa andre fabrikationsgrene, saasom fabrikation af symaskiner, automobiler etc.

Glasværkerne arbejdede gunstig, og exporten steg.

Fabrikationen af musikinstrumenter fremstiller et glædeligt billede, og exporten opgik til en værdi af ca. 14 millioner mk. Det vigtigste marked er som tidligere de Forenede Stater, hvor toldsatserne imidlertid nu er meget hinderlige.

Tobaks- og cigaretfabrikationen staar høit, og der exporteres meget til Skandinavien.

Sachsens stenkulsproduktion beløb sig i aaret 1900 til 4.7 millioner tons, og de opnaaede højere priser dækkede rigelig den forhøjede arbejds løn.

Fiskerierne og fiskeopdrætningen i floder og damme ophjælpes meget af den sachsiske fiskeriforening, og der opdrættes betydelige kvantiteter, væsentlig af karper og foreller.

Samfærdselen. Jernbanenettet udvidedes i aaret 1900, og den samlede længde af de elektriske sporveje, der gennemgaaende gav godt udbytte, steg fra 230 000 km. i aaret 1899 til ca. 280 000 i aaret 1900. Trafiken med motorvogne forøgedes ligeledes.

Skibsfarten paa Elben, der i aaret 1900 aabnedes forholdsvis tidlig, gav alligevel intet gunstigt resultat paa grund af den fra midten af juli indtraadte vandmangel. Skibsfarten kan betragtes som afsluttet den 31te december, da der indtraadte streng Kulde.

Leipzig.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1900 fra vicekonsul H. v. Stieglitz.

Ved vicekonsulatet afgaves i aaret 1900 39 bekræftelser af underskrifter, oversættelser etc., udfærdigedes 5 nationalitetsattester etc., meddeltes 31 oplysninger og ydedes i 36 tilfælde understøttelse til norske og svenske undersaat.

I Leipzig findes intet firma, hvori nogen norsk undersaat er medeier. Derimod er indehaverne af firmaerne Th. Mannborg Harmoniumfabrik, etableret aaret 1889 (hr. C. Theodor Mannborg) og M. Hofberg, etableret aaret 1891 (hr. Lars Magnus Hofberg), begge svenske. Hr. Mannborg er formand i de tyske harmoniumfabrikanter forening.

Leipzigermesserne i aaret 1901.

Paa Leipzigermesserne, der i aaret 1900 stod tilbage for det foregaaende aar, var der i aaret 1901 intet opsving at notere, hvilket ikke var til at undres over, da de samme uheldige momenter, som gjorde sig gjældende i det foregaaende aar, ogsaa var tilstede i aaret 1901. Specielt gjaldt dette Michaelimessen, da de om vaaren og sommeren i Tyskland og specielt Sachsen stedfundne sammenstyrtninger blandt saavel bank- som industrielle firmaer endnu var i friskt minde. Paaskeformessen nærmede sig mere den normale tilstand, og antallet af de besøgende, som ved denne messe for den overveiende del er udlændinge, var endog større end i det foregaaende aar. Prøveforsyningen var saavel til paaske som til Michaeli ganske rigelig.

Om de enkelte grene af messeforretningerne kan følgende berettes:

Læder. Efter den stille sæson i december udviklede der sig i de første dage af det nye aar en livlig forretning. Tilførslerne var ikke overvættede store. I saalelæder solgtes mest de lette og midlere sorter. Kips var godt efterspurgt. I faarelæder var omsætningen paa grund af de høje priser ringe. Under paaskemesserne var markedet normalt. Overlæder af hornkvæg, kips og kalvelæder i brun og sort appretur var efterspurgt; kromgarvet læder bliver mere og mere yndet. Paa Michaelimessen oplivedes forretningerne noget. I saalelæder var de tunge primasorter mest efterspurgt. Tysk faarelæder solgtes til fuld pris. Læderbørsten var under nyttaarsmessen besøgt af ca. 400 og paaske- og Michaelimesserne hver af ca. 700 personer.

Raa huder og skind. Under nytaarsmessen var forretningerne flaae; kun lettere kohuder og tungere hestehuder fandt regelmæssig afsætning til noget reducerede priser. Under paaskemessen herskede den samme stemning, og priserne gik ned.

Pelsvarer. Forretningerne var ikke saa livlige, som man efter den lange strenge vinter skulde have ventet. Den største omsætning foregik paa alle 3 messer i persianer; meget efterspurgt var ogsaa ræve, især rødbræve.

Tøier og manufakturvarer. Nytaarsmessen var paa grund af den pludselig indtraadte kulde daarlig besøgt, og paaskemessen led under den ringe tilførsel af varer. Graa og brune farvetoner var de mest yndede. Under Michaelimessen var bedre stoffe, især mørkere Marengos, mest søgt. I damestoffe foretrak man atter Croisé. I kamgarnstøffe var afsætningen taaelig.

Forretningerne i lin- og bomuldsvarer led fremdeles under de høje priser paa raamaterialier. Af silkestøffe var lettere blusetøier mest efterspurgt.

Korte- og galanterivarer. Besøget var saavel til paaske- som Michaeli meget godt, men forretningerne var, især paa Michaelimessen, ikke fuldt tilfredsstillende. Omsætningen i Berliner bronze- og zinkvarer var ikke saa livlig som tidligere. Under paaskemessen var forretningen i smaa nipssager af imiteret bronze ganske god, ligesaa i Pariser kortvarer. Celluloidvarer fandt god afsætning. I kartonvarer var imiterede lædergalanterivarer af presset paa mest efterspurgt.

Trævarer. I smaa luxusbøbler som etagerer etc. var forretningerne saavel til paaske som Michaeli tilfredsstillende. En yndet nyhed var paa paaskemessen maalestænger for børn, dekorerede med indbrændte børnegrupper, og paa Michaelimessen kassetter af nøddetræ med metalbeslag samt havemøbler af Congotræ til at slaa sammen.

Kurvartikler. Forretningerne var paa paaskemessen tilfredsstillende; nordmænd og svensker fremhæves som gode købere. Fabrikkerne led mangel paa kinesisk straa, der var 50 pct. dyrere end tidligere.

Jern- og metalvarer. Omsætningen var især paa Michaelimessen ret god. Speciel interesse skjænkedes dreyne kobberarbejder. En ny artikel var „imperialtin“, en sølvliggende komposition af paafuldt udseende.

Glasvarer. Hverken paaske- eller Michaelimessen kan siges at have været mere end en „middelsmesse“. Fælles for begge messer var den ringere omsætning i luksusartikler; fine slebne sager og kunstglas fandt bedst afsætning. I belysningsartikler var forretningerne livligst paa Michaelimessen. Talrige nyheder bragtes paa markedet. I slebet krystalglas konkurrerede tyske firmaer tildels seierrig med de udmerkede belgiske fabrikater. Fra Belgien kom som nyhed musselinsvaser, flakons, pudderdaaser o. l. i kinesisk grønt. Den franske kunstner Gallé bragte for første gang kunstvarer af krystalglas paa markedet.

I den keramiske branche var antallet af udstillere igjen vokset

betydelig, saa at kjøberne havde et rigt udvalg; forretningerne forløb imidlertid mindre tilfredsstillende end i det foregaaende aar. Efterspørgselen efter luksus-artikler var mindre end tidligere; dog blev virkelige nyheder vist stor interesse. Artiklen „majolika“ led under det overflødige tilbud. I stentsi og bedre porcelænssager, for hvilken artikel de skandinaviske lande betegnes som kjøbelystne, var omsætningen paa paaskemessen tilfredsstillende.

P a p i r o g s k r i v e s a g e r. Omsætningen var paa paaskemessen ganske tilfredsstillende. Af nyheder i den egentlige papirbranche kan nævnes „uklæbet uldpapir“, der skal være lugtfrit og meget elastisk samt billigt. Omsætningen i brevkort med prospekter og albums for samme var paa paaskemessen noget livligere end tidligere. I kontorrekvisita var der mange praktiske nyheder. Af størst interesse var imidlertid de mange nye maskiner, hvoraf kan nævnes: en ny papskjæremaskine til at afrunde hjørner, en automatisk „arktilførelsesmaskine“, en maljemaskine til at træde med foden, m. v.

En nyhed var en udstilling af elektrotekniske produkter, der frembød meget af interesse, især for installatører.

I aaret 1902 er terminerne for messerne fastsat som følger:

Nytaarsmessen 3die—16de januar; paaskeformessen 3die—15de marts, paaskemessen 6te—27de april; Michaelimessen 24de august—14de september.

Wien.

Skrivelse fra Hans Majestæts legation i Wien, dateret 27de december 1901, angaaende de forenede rigers handel med Østerrige-Ungarn i aaret 1900.

Ifølge den her offentliggjorte handelsstatistik for aaret 1900 udgjorde værdien af de i aaret fra Sverige til Østerrige-Ungarn saavel direkte som i transit indførte varer 4 391 000 østerrigske kroner eller i svensk mynt ca. 3 320 000 kroner. De modsvarende zifre for aaret 1899 var 4 279 000 østerrigske kroner eller i svensk mynt ca. 3 235 000 kroner. Af de i aaret 1900 indførte varer kom kun for 72 000 østerrigske kroner eller 54 000 kroner i svensk mynt sjøveien (over Triest).

De fornemste varesorter var: Jernmalm 970 056 m. c. bruttovægt til en værdi af 3 007 000 øst. kroner (mod 838 823 m. c. og 2 600 000 øst. kr. i aaret 1899); jern og staal samt arbeider deraf 717 000 øst. kr. (mod 440 000 øst. kr. i aaret 1899), heraf smeltestykker 83 000, støbejern 345 000 og stænger, smedede, 180 000; maskiner og redskaber 133 000 øst. kr. (mod 91 000 i aaret 1899); benmel 87 000 øst. kr. (mod 39 000 i aaret 1899); tilberedt fisk 70 000 øst. kr. (mod 442 000 i aaret 1899), heraf mest stokfisk 52 000 øst. kr. (mod 74 000 i aaret 1899); læder og arbeider deraf 59 000 øst. kr. (mod 4 000 i aaret 1899).

Træmasse, som i aaret 1899 importeredes for 155 000 øst. kr., er i aaret

1900 sunket ned til 32 000, og importen af manganmalm, som i aaret 1899 udgjorde 150 000 øst. kr., er i aaret 1900 aldeles ophørt.

I samme tidsrum opgik importen fra Norge til 4 003 000 øst. kr., hvilket i norsk mynt modsvarer ca. 3 026 000 kr. Heraf indkom sjøværts (over Triest) varer til en værdi af 796 000 øst. kr. eller i norsk mynt ca. 602 000 kr. I aaret 1899 udgjorde værdien af importen fra Norge 3 854 000 øst. kr., modsvarende ca. 2 914 000 kr. i norsk mynt.

De fornemste importartikler var: tilberedt fisk 2 880 000 øst. kr. (mod 2 659 000 i aaret 1899), heraf sild, saltet eller røget, 521 000 øst. kr. (mod 420 000 i aaret 1899), stokfisk 764 000 øst. kr. (mod 778 000 i aaret 1899), anden ikke særskilt nævnt fisk 1 591 000 øst. kr. (mod 1 454 000 i aaret 1899); fisketran 837 000 øst. kr. (mod 1 018 000 i aaret 1899); træmasse (kemisk) 139 000 øst. kr. (i aaret 1899 indførtes ingen norsk træmasse).

Udførselen fra Østerrige-Ungarn til Sverige opgik til en værdi af 4 062 000 øst. kr., modsvarende i svensk mynt ca. 3 071 000 kr. Heraf gik sjøværts (over Triest) varer til en værdi af 49 000 øst. kr. eller i svensk mynt ca. 37 000 kr. I aaret 1899 opgik exporten til Sverige til 3 190 000 øst. kr. eller ca. 2 412 000 kr. i svensk mynt.

De hovedsageligste exportvarer udgjordes af:

Humle 693 000 øst. kr. (mod 197 000 i aaret 1899); uædle metaller (med undtagelse af jern og staal) og arbejder deraf 365 000 øst. kr. (mod 403 000 i aaret 1899); uldgarn og uldvarer 361 000 øst. kr. (mod 312 000 i aaret 1899); lingarn og lintøier 299 000 øst. kr. (mod 391 000 i aaret 1899); maskiner og redskaber 267 000 øst. kr. (mod 135 000 i aaret 1899); glas og glasvarer 220 000 øst. kr. (mod 254 000 i aaret 1899); undertøi af bomuld samt hatte og klæder 209 000 øst. kr. (mod 197 000 i aaret 1899); metalvarer af messing, tambak, argentan m. m. 205 000 øst. kr. (mod 169 000 i aaret 1899); patronhylser 190 000 øst. kr. (mod 10 000 i aaret 1899); læder og lædervarer 166 000 øst. kr. (mod 194 000 i aaret 1899); matematiske og fysiske instrumenter 124 000 øst. kr. (mod 42 000 i aaret 1899); malt 118 000 øst. kr. (mod 76 000 i aaret 1899); smykker af uædle metaller 102 000 øst. kr. (mod 111 000 i aaret 1899); bomuldsvarer 83 000 øst. kr. (mod 87 000 i aaret 1899).

Til Norge exporteredes for tilsammen 1 917 000 øst. kr., hvilket i norsk mynt modsvarer ca. 1 449 000 kr. Heraf gik for blot 19 000 øst. kr. sjøveien (over Triest). I aaret 1899 opgik exporten til Norge til 2 190 000 øst. kr. eller i norsk mynt ca. 1 656 000 kr.

De fornemste exportartikler var: malt 643 000 øst. kr. (mod 652 000 i aaret 1899); lingarn og lintøier 227 000 øst. kr. (mod 102 000 i aaret 1899); undertøi af bomuld samt klæder og hatte 120 000 øst. kr. (mod 44 000 i aaret 1899); glas og glasvarer 96 000 øst. kr. (mod 20 000 i aaret 1899); læder og lædervarer 87 000 øst. kr. (mod 99 000 i aaret 1899); kunstige blomster og tilberedte fjære til hatte, haarprydelser og toiletter 77 000 øst. kr. (mod 41 000 i aaret 1899); kemiske produkter 72 000 øst. kr. (mod 7 000 i aaret 1899); uldgarn og uldvarer 69 000 øst. kr. (mod 46 000 i aaret 1899).

Summeres værdien af importen og af exporten, erholdes som udtryk for

Østerrige-Ungarns handelsforbindelser i aaret 1900 med Sverige 6 391 000 kr. svensk mynt (mod 5 647 000 i aaret 1899) og med Norge 3 475 000 kr. norsk mynt (mod 4 569 000 i aaret 1899) eller med begge de forenede riger tilsammen 9 866 000 kr. (mod 10 215 000 i aaret 1899).

Det fremgaar af ovenstaaende samt af den i tiaarsperioden 1891—1900 førte statistik, at handelsforbindelserne mellem Sverige og Østerrige-Ungarn er i stadig vekst. Hvad særskilt importen fra Sverige angaar, falder forøgelsen særlig paa rubrikerne jern og staal og arbejder deraf samt paa jernmalm. I aaret 1891 udgjorde importen af de under den førstnævnte af disse rubriker indgaaende varer kun 64 000 floriner eller 128 000 øst. kr. Nu udgjør den omkring fem gange saa meget. I den samme tiaarsperiode er den aarlige kvantitet af indført jernmalm øget til nær det tredobbelte, og dens værdi er omtrent $3\frac{1}{2}$ gang saa stor som ved periodens begyndelse.

Men tilveksten er forholdsvis større, hvad exporten til Sverige angaar. Her finder man, at østerrigske industriprodukter alt mere og mere vinder indpas i Sverige, og efter hvad man har hørt af industridrivende, som har deltaget i den østerrigske udstilling, der nylig har fundet sted i Stockholm, anser de sig efter denne berettiget til at nære gode forhaabninger om en endnu større afsætning i Sverige.

Hvad handelsforbindelserne med Norge angaar, er i aaret 1900 indtruffet en tilbagegang saavel i importen derfra til Østerrige-Ungarn som ogsaa i exporten herfra til Norge. Det sidste turde i det mindste for en del have sin grund i den økonomiske krise, som Norge har gjennemgaaet, og som har forringet dets kjøbeevne. Sammenligner man derimod resultaterne i begyndelsen af tiaarsperioden med resultatet for aaret 1900, finder man ogsaa her en ikke ubetydelig tilvækst saavel hvad import som export angaar.

Den bemærkelsesværdige omstændighed, at den overveiende del saavel af importen som af exporten foregaar overland, har man tidligere berørt. Den har sin grund i flere forskellige omstændigheder. Først og fremst deri, at de egne af monarkierne, hvor varer fra de forenede riger mest konsumeres, ligger langt fra Adriaterhavet, og at de industristeder i Østerrige, som først og fremst forsyner Norge og Sverige med varer, Böhmen og Mähren, ligger i den nordlige del af landet. En medvirkende årsag er ogsaa den, at en stor del af transporterne mellem det nordlige Østerrige og de tyske havne, som formidler denne, sker paa Elben og Oder og dermed sammenhængende kanaler. For visse sorter varer turde ogsaa muligheden af at kunne sende hele vognladninger direkte mellem de forenede riger og Østerrige og omvendt spille en rolle.

De besluttede nye kanalanlæg, som skal forbinde Elben og Oder med Donau, kommer vel til endnu mere at bidrage til lettelsen af vore handelsforbindelser med Østerrige.

Archangelsk.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul H. A. Falsen, dateret 14/1 oktober 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1900.

	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.												
Dampskibe	1	687	3	1 736	4	2 423	1	404	46	37 850	47	38 254
Seilskibe	-	-	2	716	2	716	-	-	17	5 245	17	5 245
Sum	1	687	5	2 452	6	3 139	1	404	63	43 095	64	43 499
B. I ballast.												
Dampskibe	18	12 313	26	23 539	44	35 852	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	9	3 019	6	1 510	15	4 529	-	-	-	-	-	-
Sum	27	15 332	32	25 049	59	40 381	-	-	-	-	-	-

Et dampskib blev solgt til russisk rederi.

Bruttofragter for til Archangelsk ankomne norske fartøier kr. 29 890; for fra Archangelsk afgaaede norske fartøier kr. 1 173 800.

Af svenske fartøier ankom til Archangelsk 27 drægtige 29 531 tons (heraf dampskibe 23 drægtige 28 089 tons).

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved konsulatet i Archangelsk S. rb. 1 437.66; af svenske fartøier S. rb. 973.68; ialt tilfaldt saaledes konsulkassen S. rb. 2 411.34.

Expeditionsafgifter ved konsulatet i Archangelsk i norske sager S. rb. 32.20, i svenske sager S. rb. 5.80, i andre sager intet.

Af paamønstringer foretoges ved konsulatet paa norske fartøier 8, paa svenske fartøier 1. Af afmønstringer henholdsvis 13 og 13. Intet rømnings-tilfælde blev anmeldt.

Af de 48 norske dampskibe, der i aaret 1900 besøgte Archangelsk, indehavde kun 4 last (kul, salt og stykgods). Resten kom i ballast.

Af de 17 norske seilskibe indehavde kun 2 last (kul og salt). Resten var ballastede.

Et norsk dampskib indtog her en ladning bestaaende af tjære og beg; 5 indtog kornlast; resten indtog trælast.

Af de norske seilskibe indtog 7 tjære og beg; resten indtog trælast.

Fragtmarkedet.

I henhold til konsulatets protokoller har norske og svenske dampskibe i aaret 1900 opnaaet følgende fragter:

For trælast:

Til Bristol 50 sh., Barrow 55 sh., Hull 45 sh., London 45 sh.—50 sh.—53 sh. 6 d—62 sh.—65 sh.—70 sh., Newport 50 sh., Southampton 50 sh., Yarmouth 39 sh.—47 sh. 6 d—55 sh., Shoreham 60 sh., Poole 51 sh. 3 d—56 sh., Grangemouth 46 sh. 3 d, Plymouth 55 sh., Hartlepool 42 sh. 6 d—48 sh. 9 d, Kingslynn 46 sh., Grimsby 47 sh. 6 d—50 sh., Tyne-Dock 42 sh. 6 d, Wisbeach 50 sh., Sharpness 47 sh. 6 d—50 sh.—55 sh. samt til Antwerpen 65—67—68 francs; til Rotterdam 30 fl. og til Amsterdam 45 sh. 6 d.

Norske og svenske seilskibe opnaaede følgende fragter:

Til Bridgewater 60 sh.—70 sh., Newhaven 47 sh. 6 d—72 sh. 6 d, Cardiff 52 sh. 6 d, Ipswich 52 sh. 6 d, Grangemouth 50 sh., Swansea 50 sh., West Hartlepool 46 sh. 3 d, Shoreham 50 sh., Yarmouth 52 sh. 6 d samt til Marseille 105 francs.

For beg.

Til Bristol 4 sh. 3 d, Belfast 4 sh. 3 d, London 4 sh., Liverpool 4 sh. 3 d, Amsterdam 4 sh. 3 d, alt pr. td., samt til Genua 32 sh. 6 d pr. ton og til Livorno 33 sh. pr. ton.

For tjære

stipuleredes fragten 1 sh. billigere end for beg.

En herværende forretningsmand har til konsulatet overleveret følgende opgaver over de i aaret 1900 erlagte fragter:

Havre	2 sh. 3 d—3 sh. 3 d pr.	quarter à 320	Ⓕ
Linæd	2 sh. 7½ d—3 sh. 9 d	—	- 424 "
Hvede	2 sh. 11½ d—4 sh. 6 d	"	— - 496 "
Flax	28 sh. 6 d—40 sh.	"	ton - 63 pud
Tow og Codilla	47 sh. 6 d—60 sh.	"	— - 63 "
Linkager	13 sh. 6 d—15 sh.	"	— - 63 "

Specificeret opgave over de til konsulatets samtlige havne i aaret 1900
ankomne fartøier.

(Toldkammerets opgaver).

Archangelsk.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	17	5 245	48	38 711	65	43 956
Svenske	4	1 441	23	28 089	27	29 530
Britiske	2	675	92	82 447	94	83 122
Tyske	11	1 930	47	41 986	58	43 916
Hollandske	—	—	22	27 391	22	27 391
Danske	20	4 636	9	10 287	29	14 923
Belgiske	—	—	3	2 471	3	2 471
Ialt	54	13 927	244	231 382	298	245 309

Onega.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	2	903	3	2 876	5	3 779
Svenske	1	455	4	5 586	5	6 041
Britiske	—	—	13	14 479	13	14 479
Danske	—	—	2	2 196	2	2 196
Hollandske	—	—	1	1 205	1	1 205
Ialt	3	1 358	23	26 342	26	27 700

Kem.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	2	760	3	2 097	5	2 857
Britiske	—	—	9	9 972	9	9 972
Tyske	—	—	4	4 488	4	4 488
Russiske	1	45	—	—	1	45
Ialt	3	805	16	16 557	19	17 362

Kereth.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	—	—	1	655	1	655
Svenske	—	—	2	2 310	2	2 310
Britiske	—	—	3	3 431	3	3 431
Tyske	1	261	—	—	1	261
Ialt	1	261	6	6 396	7	6 657

Soroka.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	2	507	1	1 018	3	1 525
Svenske	—	—	3	3 937	3	3 937
Britiske	—	—	4	4 314	4	4 314
Tyske	—	—	1	1 540	1	1 540
Russiske	1	411	—	—	1	411
Ialt	3	918	9	10 809	12	11 727

Kowda.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	1	434	3	1 385	4	1 819
Svenske	3	1 406	3	4 426	6	5 832
Danske	1	329	—	—	1	329
Britiske	—	—	11	11 024	11	11 024
Tyske	—	—	1	882	1	882
Hollandske	—	—	1	1 295	1	1 295
Russiske	—	—	1	1 582	1	1 582
Ialt	5	2 169	20	20 594	25	22 763

Umba.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Britiske	—	—	2	3 075	2	3 075
Tyske	—	—	1	895	1	895
Ialt	—	—	3	3 970	3	3 970

Mesen.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	1	322	9	6 183	10	6 505
Svenske	—	—	4	3 672	4	3 672
Britiske	1	268	6	5 454	7	5 722
Tyske	—	—	2	1 572	2	1 572
Hollandske	—	—	1	94	1	94
Russiske	3	984	—	—	3	984
Ialt	5	1 574	22	16 975	27	18 549

Summarisk opgave over de til konsulatdistriktet i de sidste fem aar
ankomne fartøier.

(Toldkamrenes opgaver).

1896.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	46	13 057	28	15 687	74	28 744
Norske	86	22 866	36	24 641	122	47 507
Svenske	7	1 675	4	2 288	11	3 963
Danske	16	3 121	11	13 335	27	16 456
Britiske	3	954	193	145 560	196	146 514
Tyske	11	3 565	28	16 915	39	20 480
Hollandske	3	1 070	8	6 911	11	7 981
Ialt	172	46 308	308	225 337	480	271 646

1897.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	42	12 355	25	16 025	67	28 380
Norske	59	16 084	39	31 120	98	47 204
Svenske	11	2 794	16	15 052	27	17 846
Danske	17	3 471	12	11 452	29	14 923
Britiske	2	675	180	136 141	182	136 816
Tyske	5	1 178	21	11 358	26	12 536
Hollandske	2	662	10	9 206	12	9 868
Franske	—	—	4	3 430	4	3 430
Ialt	138	37 219	307	233 784	445	271 003

1898.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	45	13 181	23	14 049	68	27 230
Norske	45	12 610	49	38 168	94	50 778
Svenske	6	2 372	12	11 709	18	14 081
Danske	13	2 802	15	15 914	28	18 716
Britiske	3	835	147	115 452	150	116 287
Tyske	10	2 509	40	27 893	50	30 402
Hollandske	—	—	9	11 506	9	11 506
Spanske	—	—	2	2 926	2	2 926
Italienske	1	263	—	—	1	263
Ialt	123	34 572	297	237 617	420	272 189

1899.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	11	3 903	—	—	11	3 903
Norske	38	14 712	43	30 378	81	45 090
Svenske	7	2 472	33	35 173	40	37 645
Britiske	4	1 175	140	136 893	144	138 068
Tyske	7	1 382	24	19 831	31	21 213
Hollandske	1	342	21	24 072	22	24 414
Danske	13	2 941	15	16 918	28	19 859
Belgiske	—	—	2	1 729	2	1 729
Spanske	—	—	1	1 108	1	1 108
Ialt	81	26 927	279	266 102	360	293 029

1900.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	5	1 430	1	1 582	6	3 012
Norske	25	8 169	68	52 925	93	61 094
Svenske	8	3 301	39	48 020	47	51 321
Britiske	3	943	140	134 197	143	135 140
Tyske	12	2 191	56	51 383	68	53 574
Danske	21	4 965	11	12 483	32	17 448
Hollandske	—	—	25	29 985	25	29 985
Belgiske	—	—	3	2 471	3	2 471
Ialt	74	20 999	343	333 046	417	354 045

Ovenstaaende statistiske opgaver giver et godt billede af, i hvilket omfang og i hvilken retning skibsfarten paa Hvidehavet i de senere aar har udviklet sig. Samtidig som seilskibenes deltagelse i varetransporten fra Hvidehavshavnene er i stadig tilbagegang, nemlig fra 172 fartøier drægtig 46 308 tons i aaret 1896 til 74 fartøier drægtig 20 999 tons i aaret 1900, er dampskibstrafiken i stadig stigende; fra 308 dampskibe drægtig 225 337 tons i aaret 1896 til 343 dampskibe drægtig 333 046 tons i aaret 1900.

Opgaverne viser endvidere, at Hvidehavshavnene stadig besøges af større og større skibe; dette gjælder for saavel seilskibe som dampskibe, især dog for disse sidstes vedkommende. De dampskibe, der i aaret 1896 besøgte Hvidehavshavnene, havde en gennemsnitsdrægtighed af 732 tons pr. dampskib; i aaret 1900 derimod 970 tons.

Hvad specielt den skandinaviske flaades deltagelse i varetransporten fra Hvidehavshavnene angaar, ser vi følgende: Den norske flaades deltagelse er i løbet af de sidste 5 aar steget fra 47 507 tons i aaret 1896 til 61 094 tons i aaret 1900; den svenske skibsfart er i samme tidsrum steget fra 3 963 tons

til 51 321 tons. De norske dampskibes gennemsnitsdrægtighed er i løbet af disse 5 aar steget fra 685 tons til 778 tons. Tiltrods for denne stigning er de norske dampskibes gennemsnitsdrægtighed nu ikke meget større end gennemsnitsdrægtigheden af de skibe, der i aaret 1896 besøgte Hvidehavshavnene. De svenske dampskibes gennemsnitsdrægtighed er samtidig steget fra 572 tons til 1 232 tons. Sverige deltager altsaa nu i skibsfarten med forholdsvis meget store dampskibe, medens Norge deltager deri med uforholdsmæssig smaa skibe.

Export.

Fra Archangelsk udførtes i henhold til exporthusenes opgaver følgende varekvanta (export til norsk Finmarken er heri ikke medregnet).

	1900.	1899.	1898.
Linfrø	230 317 pud	245 957 pud	152 459 pud
Havre	1 223 120 "	439 857 "	1 449 419 "
Hvede	2 091 455 "	188 725 "	9 786 "
Rug	103 642 "	67 500 "	— "
Lin	55 225 "	86 748 "	115 976 "
Tow og Codilla	98 277 "	128 471 "	135 635 "
Terpentin	13 417 "	9 021 "	1 500 "
Mel og gryn	—	150 730 "	105 600 "
Oljekager	155 656 "	142 835 "	92 647 "
Tjære	74 489 tdr.	89 310 tdr.	63 783 tdr.
Bøg	16 560 fade	12 461 fade	15 742 fade
Smør	9 dunker	—	—
Tunger	2 141 dusin	1 701 dusin	710 dus.
Skind og huder	29 828 stkr.	58 985 stkr.	30 867 stkr.
Matter	84 720 "	56 960 "	63 730 "
Petroleum	—	9 554 pud	—
Rundt tømmer	52 971 "	30 058 stkr.	4 300 "
Sleepers	207 206 "	—	—
Props	2 225 kub.-favne	—	—
Saget trælast	123 907 stdr.	104 229 stdr.	87 108 stdr.

Nedenstaaende opgave viser, til hvilke lande de forskjellige ovennævnte varekvanta i aaret 1900 er blevet forsendte, samt med hvilket antal seil- og dampskibe forsendelsen har fundet sted.

Opgave

over export fra Archangelsk i aaret 1900.

	Hvorhen.	Dampsk.	Seilsk.	Linfrø. Pud.	Havre. Pud.	Hvede. Pud.	Rug. Pud.
Til Storbritannien	173	58	138 220	743 238	1 040 301	—	—
„ Holland	44	4	—	349 565	524 580	103 642	—
Overføres	217	62	138 220	1 092 803	1 564 881	103 642	—

**

Hvorhen.	Dampsk.	Seilsk.	Linfrø. Pud.	Havre. Pud.	Hvede. Pud.	Rug. Pud.
Overført	217	62	138 220	1 092 803	1 564 881	103 642
Belgien . . .	18	—	39 421	—	494 300	—
Frankrige . .	10	1	52 676	—	—	—
Tyskland . . .	1	7	—	130 317	32 274	—
Italien . . .	—	2	—	—	—	—
Sum	246	72	230 317	1 223 120	2 091 455	103 642

Hvorhen.	Dampsk.	Seilsk.	Lin. Pud.	Tow og Codilla. Pud.	Terpen- tin. Pud.	Olie- kager. Pud.
Til Storbritannien	173	58	16 729	61 314	6 598	145 206
„ Holland . .	44	4	—	—	5 200	—
„ Belgien . . .	18	—	1 040	—	—	10 450
„ Frankrige . .	10	1	1 423	5 634	—	—
„ Tyskland . . .	1	7	—	—	1 619	—
„ Amerika . . .	—	—	36 033	31 329	—	—
Sum	246	70	55 225	98 277	13 417	155 656

Hvorhen.	Dampsk.	Seilsk.	Tjære. Tønder.	Beg. Fæde.	Smør. Dunke.	Sælskind. Stkr..	Matter. Stkr.
Til Storbritannien	173	58	62 622	9 185	9	29 828	78 890
„ Holland . .	44	4	4 203	3 587	—	—	—
„ Tyskland . . .	1	7	7 364	1 818	—	—	—
„ Italien . . .	—	2	—	1 670	—	—	—
„ Sverige og Norge	—	—	300	—	—	—	—
„ Rusland . . .	—	—	—	300	—	—	—
„ Amerika . . .	—	—	—	—	—	—	5 830
Sum	218	72	74 489	16 560	9	29 828	84 720

Hvorhen.	Dampsk.	Seilsk.	Tunger. Dusin.	Rund- tømmer. Stkr.	Slee- pers. Stkr.	Props. Kub.favn.	Saget trælast. Stdr.
Til Storbritannien	173	58	2 141	—	582	2 225	91 103
„ Holland . .	44	4	—	52 971	206 624	—	18 126
„ Belgien . . .	18	—	—	—	—	—	7 712
„ Frankrige . .	10	1	—	—	—	—	6 953
„ Sverige og Norge	—	—	—	—	—	—	13
Sum	245	63	2 141	52 971	207 206	2 225	123 907

Linfrø.

I begyndelsen af aaret blev indkjøbene i de distrikter, der forsyner Archangelsk med linfrø, effektueret til en pris af S. rb. 1.25—1.30 pr. pud leveret Archangelsk med 5 pct. blanding. Henimod sommeren steg priserne ganske betydelig og gik tilslut lige op til S. rb. 1.60—1.75 pr. pud.

I aaret 1899 begyndte priserne med S. rb. 1.15—1.20 og steg til S. rb. 1.30.

I England steg priserne, som følge af forrige aars fuldstændig feilslagne høst i Indien, saavel som paa grund af en middelmaadig høst i den argentinske republik, fra 40 sh. cif. pr. quarter à 424 engelske *fl* til 55 sh. cif. ud paa høsten, en pris, der vel tidligere neppe har noget sidestykke. Frankrige betalte 28½ francs pr. 100 kg. cif.

Desværre var varen kvalitativt ringere end aaret 1899's vare. Frøet var tyndt, og som følge af ugunstigt veirigt skal varen have havt en mørk farve.

Af det exporterede kvantum ca. 230 000 pud var ca. 77 000 pud tilført Archangelsk fra Sibirien ad jernbanelinjen Perm—Wjatka—Kotlas.

Hvede.

Al hvede, exporteret over Archangelsk, kommer fra Sibirien ad den ovenfor nævnte jernbanelinje. Naar undtages en mindre prøvesending (ca. 10 000 pud) i aaret 1898, er 1899 første aar, at denne vare er exporteret fra Archangelsk, og lover man sig her i Archangelsk en stadig stigende exporthandel med denne vare. Det exporterede kvantum hvede udgjorde i aaret 1899 ca. 189 000 pud. I aaret 1900 beløb exporten sig allerede til over 2 millioner pud.

Det er saaledes en ganske betydelig øgning af exporten, der iaar har fundet sted. Da man skred til bygning af jernbanelinjen Perm—Wjatka—Kotlas, gjorde man, hvis jeg ikke tager meget fejl, regning paa en hvede-export fra Sibirien over Archangelsk paa ca. 25 millioner pud med udsigt til stadig stigning med ca. 90 millioner pud som maximum. Det virkelig exporterede kvantum er jo kun meget beskedent mod den antagne exports størrelse; men selv om der slaaes betydelig af paa de oprindelige forventninger, vil dog den fremtidige export over Archangelsk af sibirisk hvede kunne antage dimensioner, der vil have den allerstørste betydning. Til ophjælp af denne exporthandel har den russiske stat allerede gjort adskilligt, og meget mere synes at ville blive udrettet. Blandt de vigtigste forholdsregler, der er blevet truffet, maa først og fremst nævnes oprettelsen af et statskontrolleret kommercielt agentur for formidling af salg til udlandet af kornprodukter, samt afsluttelsen af en kontrakt mellem jernbanestyrelsen og et hollandsk firma Wm. Müller & Co. i Rotterdam angaaende tilvejebringelse af den fornødne tonnage for varens transport til udlandet. Endvidere har jernbanestyrelsen afsluttet kontrakt med et russisk floddampskibsselskab „Det nordiske dampskibsselskab Kotlas—Archangelsk—Murman“ angaaende varernes fremførelse fra Kotlas til Archangelsk og omlastning hersteds i nævnte hollandske firmas skibe.

Hvert aar i februar maaned afholdes i St. Petersburg mellem de i export-handelen over Archangelsk interesserede personer en konference, ved hvilken

nærmere aftales og bestemmes den fragtsats, der vil blive gjældende for nærmestkommende skibsfartssæson. Ved denne konference maa ogsaa jernbanestyrelsen opgive for de interesserede rederier det omtrentlige kvantum, der kan ventes exporteret over Archangelsk i løbet af nærmestkommende sommer.

Ved samme konference diskuteres ogsaa andre spørgsmaal, der paa den ene eller anden maade kan have indflydelse paa kornexporten, f. ex. havneforhold, uddybning af Dwinafloden, opførelse af lagerhuse, anskaffelse af mere moderne indlastningsapparater etc.

Konferencen er officiel og overværes af repræsentanter for kommunikations- og finansministerierne.

Den sibiriske hvede skal efter sigende være af god kvalitet og tung af vegt. I aaret 1899 blev hveden i Sibirien betalt med 86 kopek pr. pud, leveret i Archangelsk. I aaret 1900 betaltes i Sibirien (i Tjumen, Kurgan, Petuchowo, Tscheljabinsk) som følge af den ypperlige høst i Amerika, der overfyldte det europæiske marked, kun 70—80 kopek pr. pud, leveret Archangelsk.

England betalte for varen 28 sh.—29 sh. 6 d pr. quarter à 496 engelske £ cif.; senhøstes steg imidlertid prisen op til 30 sh. 6 d. Tyskland betalte for denne vare rmk. 128 pr. 100 kg. cif.

Havre.

Det er hovedsagelig fra Wjatkas guvernement den over Archangelsk exporterede havre kommer. Som følge af delvis mishøst i flere distrikter i dette guvernement var det kun smaa kvanta, der kunde erholdes herfra. Priserne i Wjatkas guvernement var desuden gennemgaaende høiere end de priser, der blev budt fra udlandet.

Som følge heraf blev indkjøb gjort i Sibirien, og stillede priserne sig i 52—58 kopek pr. pud leveret Archangelsk; medens indkjøbene i aaret 1899 blev opgjort til en pris af 65—70 kopek pr. pud.

England betalte for havre kun 13 sh. 6 d—13 sh. 9 d pr. quarter à 304 eng. £ cif eller noget mere end i aaret 1899, da prisen var 13 sh.—13 sh. 6 d. Tyskland betalte for havre rmk. 103.00 p/m kg. cif. Det kvantum, der ifjor — som følge af høie indkjøbspriser og lave salgspriser — blev oplagret her i Archangelsk, ca. 400 000 pud, blev exporteret iaar. Af det samlede exportkvantum ca. 1 200 000 pud var 386 000 pud af sibirisk oprindelse.

Flaxvarer.

Vinterindkjøbene blev i det indre af Rusland i begyndelsen opgjort med S. rb. 40.00 pr. berkowetz for prima zabrak leveret Archangelsk. Da imidlertid høsten i Rusland faldt særdeles uheldig ud, steg priserne meget hurtigt lige op til S. rb. 50.00 for prima zabrak med 4 og 3 rubels prisstigning for de høiere kronsorser.

Efterspørgselen fra udlandet var særdeles livlig som følge af, at samtlige europæiske markeder havde udsolgt sine lagere fra forrige aar.

Amerika betalte £ 40 f. o. b. pr. ton for prima zabrak, og England bød samme pris pr. ton cif med £ 4. 0. 0 og £ 3. 0. 0 tillæg for de høiere sorter.

Det har i tidligere aar været tilfældet, at de lavere sorter har nydt en livligere efterspørgsel end de høiere sorter.

Iaar fandt imidlertid ogsaa de høiere kronsorter meget villige købere til den pene pris af £ 50. 0. 0 cif for II crown og £ 53. 0. 0 for I crown.

Frankrige forholdt sig derimod rolig overfor Archangelske flaxvarer, og nogen nævneværdig transaktion kom ikke istand.

Tow og codilla.

I sammenligning med efterspørgselen efter flaxvarer var der kun flau efterspørgsel efter tow og codilla. Indkjøbene i det indre af landet blev opgjorte til S. rb. 34—36 pr. berkowetz tow $\frac{1}{2}$ I sort og $\frac{1}{2}$ II sort, leveret Archangelsk S. rb. 38 for II codilla og S. rb. 21 for III codilla.

Amerika betalte £ 28. 0. 0 pr. ton f. o. b. for tow og England £ 28. 10. 0 —£ 29. 0. 0 cif for tow, £ 29. 0. 0 for II codilla og £ 21. 0. 0 for III codilla.

Oliekager.

Denne vare nød en livlig efterspørgsel fra udlandet. I indlandet opnaaede ejerne af liniemøller 80—85 kopek pr. pud leveret Archangelsk.

England betalte for de forskjellige sorter olie kager £ 7. 2. 3—£ 7. 11. 3 pr. ton cif.

Tjære.

Indkjøbene i det indre af Rusland begyndte i løbet af vinteren med en pris af S. rb. 4.00—4.20 pr. tønne leveret Archangelsk. Henimod foraaet steg priserne til S. rb. 4.75 pr. tønne.

England betalte i begyndelsen 11 sh. 6 d pr. td. f. o. b.; senere steg prisen til 15 sh. f. o. b. Henimod høsten sank imidlertid prisen lige ned til 11 sh. Holland betalte for tynd tjære den pene pris af fl. 10.00 cif pr. td. og Tyskland rmk. 17.00—18.00 pr. td. cif.

B e g .

Indkjøbene i det indre af Rusland blev som følge af flau efterspørgsel fra udlandet opgjort med den billige pris af 70 kopek pr. pud leveret Archangelsk. Udover sommeren steg imidlertid indkjøbspriserne.

England betalte 6 sh. 6 d—7 sh. 6 d pr. cwt. cif.; Holland fl. 220 pr. 2 400 kg. og Tyskland rmk. 21—23 cif. pr. 150 kg. eller betydelig mere, end der blev opnaaet for denne vare forrige aar.

Exportørerne siges da ogsaa at have gjort ganske pen forretning i beg dette aar.

T r a n .

Ogsaa dette aar blev som følge af de lave bud fra udlandet al vare sendt til indlandet, særlig Wjatka guvernement og Sibirien. Disse egne bød S. rb. 2.75—S. rb. 3.00 pr. pud; medens Hamburg ikke kunde byde mere end S. rb. 2.20 pr. pud.

T r æ l a s t .

Archangels guvernements skove omfatter et areal af ca. 32 millioner desjatsins udstrækning. Med undtagelse af nogle enkelte strækninger i Schenkursks fogderi, der staar under appanagens forvaltning, tilhører samtlige skove staten, der aarlig ved auktion udbyder et vist antal træer tilsalgs. Skovenes stadige fornyelse er sikret ved, at der kun udbydes stammer, der i toppen holder en vis dimension; saaledes maa furu og løvtrær ikke hugges, om stokken holder under 10 arschins længde og 6 werschoks tykkelse i den øvre ende. Grantrær maa ikke hugges, om den holder under henholdsvis 9 arschin og 6 werschok. Hvor stort kvantum trælast Archangels guvernement vil være istand til at exportere under rationel drift, er det umuligt, selv blot tilnærmelsesvis, at angive.

Af de 451 skovdistrikter, hvori Archangels guvernements skove er inddelte, er det blot 113, der er ordentlig planerede. Disse 113 distrikter indtager af ovennævnte 32 millioner kun et areal af 4 703 317 desjatin.

Hertil kommer, at det ikke blot er Archangels guvernements skove, der bliver exporteret over Hvidehavshavnene. Store dele af de rige skove i guvernementerne Wolagda og Olonetz, samt i de nordlige dele af storfyrstendømmet Finland flødes til sagbrugene i Archangels guvernement for derfra at exporteres videre.

Til tilvirkning af tømmeret findes i Archangels guvernement tilsammen 33 sagbrug med tilsammen ca. 120 rammer. For 3 aar siden fandtes kun 19 sagbrug med ialt 78 rammer.

Da konsulatet i den senere tid oftere og oftere anmodes om at opgive navnene paa de i Archangelsk værende sagbrug, skal jeg nedenfor give en

fortegnelse over disse med angivelse af, dels med hvilket antal rammer disse arbejder, dels hver enkelt's omtrentlige export i standards.

Antal sagbrug i Archangelsk.

Archangel Saw Mill Co.	med 4 rammer, export ca.	8 000 std.
Wood Co. „Nord“	4 — — —	8 000 ”
Walneff Brothers	3 — — —	6 000 ”
N. Russanoff Son ltd.	8 — — —	16 000 ”
E. des Fontaines	5 — — —	10 000 ”
Ad. Scholz	6 — — —	12 000 ”
S. & M. Kirkaloff Bros.	5 — — —	10 000 ”
Appanage Saw Mill	5 — — —	10 000 ”
Do.	2 — — —	4 000 ”
Olsen, Stampe & Co.	4 — — —	8 000 ”
Do.	3 — — —	6 000 ”
Amossoff, Gernet & Co.	3 — — —	6 000 ”
Charles Stewart	6 — — —	12 000 ”
Surkow & Shergold	10 — — —	20 000 ”
Tchoodinoff & Kostogorof	2 — — —	4 000 ”
Jak. Jef. Makaroff	3 — — —	6 000 ”
J. A. Malachoff	2 — — —	4 000 ”
E. M. & A. Volodin Bros.	2 — — —	4 000 ”

Tilsammen altsaa 18 sagbrug med 77 rammer. Disse sagbrug exporterede i aaret 1900 tilsammen 123 907 standard.

Samtlige disse sagbrug importerer alle sine maskiner fra udlandet, og henstilles det til fabrikanter i Norge og Sverige af rammer og andre maskindele, der nyttiggøres ved sagbrug, at sætte sig i direkte forbindelse med de ovennævnte sagbrugsanlæg. Det bør bemærkes, at prislister etc. affattet paa tysk i almindelighed vil blive foretrukket fremfor engelsk.

Foruden ovennævnte i Archangelsk eksisterende sagbrug, findes i guvernementet endnu følgende antal:

I Oserki (ved Murmanskysten).	1 sagbrug
- Kola (do.)	1 —
- Umba	1 —
- Kowda	3 —
- Kereth	1 —
- Soroka	1 —
- Kem	1 —
- Onega	2 —
- Puschljachka	1 —
- Mesen	2 —
- Petschora	1 —

Tilsammen 15 sagbrug

Archangels trælastexportører opnaaede i aaret 1900 følgende særdeles høie priser for sine varer; nemlig:

Furu	I sort	£ 17. 10. 0	Gran	I sort	£ 10. 0. 0
—	II „	- 14. 0. 0	—	II „	- 9. 0. 0
—	III „	- 10. 10. 0			
—	IV „	- 9. 0. 0			

alt pr. standard.

Som følge af de høie priser saavel dette aar som forrige aar har sagbrugseierne ved høstauktionen over statens skove gjort sine indkjøb til en overpris over auktionstaksten, (ligetil S. rb. 2.60 pr. stok over taksten), der er uden noget sidestykke i Archangels trælastexports historie.

Af foranstaaende opgaver over exporten herfra af de forskjellige varer vil kunne sees, at der iaar er blevet exporteret et forholdsvis stort antal rundtømmer (ca. 52 000 stkr. mod ca. 30 000 stkr. ifjor). Denne export, der i sin helhed gaar til Holland, og er af en ganske ny dato, har vakt alle Archangels sagbrugseieres modstand. Under paaberaabelse af, at bondebefolkningen i Archangels guvernement, om tømmer i usaget stand bliver exporteret i større stil, vilde miste en af sine fornemste indtægtskilder — arbeidet paa sagbrugene — har Archangels sagbrugseiere andraget om, at export af uskaaret trælast maatte blive forbudt ved lov. Subsidiært foresloges, at om saadan export alligevel skulde tillades, den da maatte blive beskattet med en passende udførselstold pr. stok. Dette andragende vandt guvernørens bifald, og skal han overfor vedkommende ministerium have gjort al sin indflydelse gjældende til fordel for den af sagbrugseierne fremholdte anskuelse.

Efter de seneste oplysninger lader det imidlertid til, at ministeriet ikke er villigt til at lægge nogen hindring i veien for exporten af rundtømmer.

Foruden rundtømmer er, som tidligere anført, et større parti sleepers blevet exporteret herfra. Saagodtsom hele partiet er blevet exporteret til Holland for regning af et norsk firma i Amsterdam, gjennem firmaets herværende norske agent. Et mindre parti blev sendt til Narvik til brug for Ofotenbanen; men det dampskib, der herfra medbragte varen, forliste underveis.

Export af sleepers har, saa vidt mig bekjendt, ikke tidligere fundet sted herfra.

Exporten af props er ogsaa af ganske ny dato. Hele det exporterede kvantum af denne vare er blevet sendt til England ved to herværende norske firmaer.

Nedenfor meddeles et uddrag af Archangels toldkammers statistik over import og export, hvilken er udarbejdet efter et fra kjøbmændenes opgaver helt forskjelligt system.

I m p o r t.

I. Fra Norge.

a. Til Archangelsk.

Fisk, saltet og tørret	1 046 011	pud, værdi	1 073 631	rb.
Salt	3 816	"	—	1 072 "
Maskiner og dele deraf	17 536	"	—	103 625 "
Fartøier	7 stkr.	dr. 70 tons	—	16 825 "
Rhum, arak, øl etc.	169	pud & 432 flasker	—	1 648 "
Frugter, bær, konditorvarer		203 pud	—	1 671 "
Skind og pelsværk	5	pud & 63 stkr.	—	705 "
Uld og linvarer		36 pud	—	1 883 "
Malm, staal etc.	1 644	"	—	7 165 "
Musikalske instrumenter	30	stkr.	—	648 "
Træ og træarbeider	209	pud	—	918 "
Glas, porcelæn etc.	21	"	—	585 "
Cement, mursten etc.	6 828	"	—	875 "
The og kaffe	11	"	—	296 "
Papir, bøger etc.	14	"	—	553 "
Toiletgjenstande	2	"	—	122 "
Tobak	1/2	"	—	85 "
Andre varer				424 "

Tilsammen 1 212 731 rb.

b. Til Onega.

Fisk, saltet	40 692	pud, værdi	41 810	rb.
Salt	431	"	213	"
Andre varer	2	"	15	"

Tilsammen 42 038 rb.

c. Til Kem.

Fisk, saltet	4 060	pud, værdi	6 030	rb.
Do. tørret	200	"	400	"
Andre varer	8	"	145	"

Tilsammen S. rb. 6 575,00

d. Til Møsen.

Fisk, saltet og tørret	8 040	pud, værdi	9 920	rb.
Salt	985	"	289	"

Tilsammen 10 209 rb.

e. Til Sum a.

Fisk, saltet og tørret	8 230 pud, værdi	8 023 rb.
Salt	256 " "	145 "
Økser	4 " "	42 "
Andre varer	1 " "	11 "

Tilsammen S. rb. 8 221

Den samlede import til Archangels guvernements Hvidehavshavne fra Norge har saaledes i aaret 1900 beløbet sig til en værdi af S. rb. 1 279 774 mod S. rb. 1 187 445 i aaret 1899. Desuden turde en ikke ubetydelig import finde sted til Murmanskysten. Om størrelsen af denne import savnes opgaver. Der hersker som bekjendt porto franco paa Murmanskysten, hvorfor importen unddrager sig toldboden i Archangels opmærksomhed. Da der i de senere aar er blevet oprettet to sagbrug ved Murmanskysten, og disse vides for en stor del at forsyne sig med varer, kolonial-, manufaktur- og andre varer, fra kjøbmænd i Finmarksbyerne, tør man gaa ud fra, at importen fra Norge til Murmanskysten er i stigende.

II. Fra det øvrige udland.

a. Til Archangelsk.

Maskiner og dele deraf	17 555 pud, værdi	128 049 rb.
Fartøier	10 stkr. dr. 3 650 tons	— 364 329 "
Kul & kokes	967 143 pud	— 162 046 "
Mais	158 687 "	— 82 500 "
Jern, staal etc. og dele deraf	9 950 "	— 29 159 "
Salt	162 164 "	— 21 313 "
Cement, mursten etc.	155 854 "	— 39 637 "
Ris	3 317 "	— 12 545 "
Svovlkis	99 852 "	— 7 000 "
Tjære og terpentin	15 227 "	— 14 331 "
Skind og pelsværk	290 "	— 10 859 "
Frugter, tørrede og konserverede samt konditor-		
sager	399 "	— 3 246 "
The og kaffe	302 "	— 3 261 "
Beitser og olier	484 "	— 1 883 "
Glas, porcelæn etc.	201 "	— 1 556 "
Uld-, silke-, lin- og bomuldsgjenstande	168 "	— 3 498 "
Træ og træarbejder	578 "	— 1 215 "
Musikinstrumenter	3 "	— 213 "
Frugter, ferske	828 "	— 3 197 "
Tobak	1 1/2 "	— 495 "
Papir, bøger etc.	12 "	— 552 "
Toiletgjenstande	21 1/2 "	— 272 "
Kemiske og apothekervarer, farver etc.	8 721 "	— 9 315 "
Olier, vegetabiliske	792 "	— 3 976 "
Vine, brændevine, øl	1 745 pud & 7 715 flasker	— 27 024 "
Andre varer		2 227 "

Tilsammen S. rb. 933 698 oo

b. Til Kowda.

Dampmaskiner med kjedler og tilbehør	3 935	pud, værdi	18 981	rb.
Stenkul	15 218	" —	2 637	"
Jernvarer	440	" —	2 190	"
Ildfast sten	7 741	" —	1 080	"
Do. lere	5 028	" —	526	"
Salt	3 098	" —	520	"
Cement	473	" —	260	"
Møbler	8	" —	120	"
Andre varer	26	" —	58	"

Tilsammen S. rb. 26 362

Kowda synes at blive et sted med stadig stigende betydning. Stedet har i sidste aar faaet 2 nye sagbrug, saa det nu har 3 sagbrug.

c. Til Onega.

En dampsprøite	122	pud, værdi	5 500	rb
Maskindele	1 213	" —	6 669	"
Konserver	7	" —	44	"
Andre varer		" —	6	"

Tilsammen S. rb. 12 219

d. Til Mesen.

Maskindele	229	pud, værdi	1 275	rb.
Jern og andre metalvarer	12	" —	51	"
Salt	16 207	" —	1 500	"
Stenkul	1 800	" —	100	"
Haandværksinstrumenter	3	" —	100	"
Andre varer		" —	104	"

Tilsammen S. rb. 3 130

e. Til Soroka.

Jern og staa/varer	105	pud, værdi	1 318	rb.
Vine	85	flasker —	100	"
Haandværksinstrumenter	49	pud —	660	"
Kokes	1 110	" —	300	"
Boremaskiner	39	" —	320	"
Stenkul	960	" —	120	"
Olier, animalske	62	" —	390	"
Do. vegetabiliske	41	" —	270	"
Slibestene	15	" —	360	"
Bomuldsgjenstande	12	" —	300	"
Drivremme	3	" —	125	"
Andre varer		" —	203	"

Tilsammen S. rb. 4 466

f. Til Kereth.

Diverse varer til værdi S. rb. 132

Importen til Kowda, Onega, Meseu, Soroka og Kereth fra det øvrige udland har saaledes beløbet sig til en værdi af S. rb. 46 309.

Den samlede import til Archangels guvernements Hvidehavshavne (Norge ikke medregnet) har saaledes i aaret 1900 beløbet sig til en værdi af S. rb. 980 007 mod i aaret 1899 S. rb. 778.510 og i aaret 1898 1 167 485 rb.

Iberegnet importen fra Norge har konsulatdistriktets samlede import i aaret 1900 havt en værdi af S. rb. 2 259 781; mod i aaret 1899 1 965 955 rb. og i aaret 1898 2 199 788 rb.

Der merkes altsaa nogen, om end kun foreløbig liden, stigning i importen til Archangelsk. Den midlertidige, gennemgaaende ganske betydelige, forhøielse af den russiske toldtarif har maaske virket hindrende paa importforholdene. Dertil kommer, at de nye kommunikationer i Nordrusland endnu er af saa ung dato, at man ikke endnu synes at have faaet øinene op for, hvilken uhyre drivkraft der ligger i disse. Efterhaanden som forholdene imidlertid udvikler sig, maa der ogsaa stadig kunne aabne sig nye muligheder for Archangels importhandel.

Ved den fra Kotlas østover gaaende jernbane, har Archangelsk paa en maade faaet guvernementerne Wjatka og Perm til sit opland. Af disse guvernementer har Wjatka ca. 4 millioner indbyggere, Perm ca. 3 millioner; og begge guvernementer er i rask opblomstring.

At det for disse guvernementer maa vise sig lønnende at tage, ialfald en del af de varer, de nu erholder fra udlandet gennem St. Petersburg, Moskwa og andre byer, over Archangelsk—Kotlas, kan vel ikke være nogen tvivl underkastet. En saadan import til Archangelsk vil selvsagt i væsentlig grad bidrage til at vække de udenlandske skibsrederes interesse for fragtmarkedet i Archangelsk. Nu for tiden kommer omtrent alle fartøier til Archangelsk i ballast.

At jernbanerne nu for størstedelen maa gaa tomme østover, lader en antage, at alt muligt — f. ex. i form af billigst mulige jernbanefragter — vil blive gjort, for i jernbanernes interesse at lette importen til Archangelsk.

E x p o r t.

I. Til Norge.

a. Fra Archangelsk:

Rugmel	380 924	pud, værdi	335 928	rb.
Træmaterialier . . .	155 480	" —	20 094	"
Næver	36 432	" —	20 501	"
Træarbeider	3 667	" —	3 609	"
Petroleum	9 824	" —	15 718	"
Hvedemel	7 533	" —	15 650	"
Havregryn	26 386	" —	28 709	"
Kjød, saltet og røget	1 237	" —	3 947	"
Tougværk	231	" —	1 809	"
Hø	4 964	" —	2 164	"
Tjære og beg	11 082	" —	7 699	"
Havre	1 519	" —	896	"
Poteter	1 215	" —	448	"
Skotøi	19	" —	740	"
Smør	58	" —	646	"
Grønsager	372	" —	232	"
Andre varer	—	—	494	"

Tilsammen S. rb. 459 184

b. Fra Onega.

Diverse træmaterialier	værdi	3 464	rb.
Rugmel	775 pud	720	"
Poteter	1 500 "	337	"

Tilsammen S. rb. 4 521.00

c. Fra Kem.

Diverse træmaterialier	værdi	1 467	rb.
Rugmel	450 pud	500	"

Tilsammen S. rb. 1 967.00

d. Fra Schuja.

Diverse træmaterialier værdi S. rb. 304.00

e. Fra Suma.

Diverse træmaterialier	værdi	410	rb.
Rugmel	180 pud	260	"
Gryn	20 "	30	"

Tilsammen S. rb. 700.00

f. Fra Soroka.

Rugmel	225	pud, værdi	225	rb.
Hvedemel	75	" —	158	"
Tjære	329	" —	238	"
Diverse træmaterialier	—		6 683	"
Tougværk	—		38	"

Tilsammen S. rb. 7 342.00

g. Fra Mesen.

Tran	500	pud, værdi	675	rb.
Skind og huder	155	" —	124	"
Rugmel	450	" —	450	"
Hø	500	" —	200	"
Kjød, saltet	50	" —	100	"
Bær	90	" —	135	"
Diverse træmaterialier	—		1 325	"

Tilsammen S. rb. 3 009.00

Den samlede export fra Archangels guvernement til Norge har saaledes i aaret 1900 beløbet sig til en værdi af S. rb. 477 027 mod 506 202 rb. i aaret 1899.

II. Til det øvrige udland:

a. Fra Archangelsk.

Træmaterialier	19 209 319	pud, værdi	7 722 625	rb.
Hvede	2 076 366	" —	1 994 642	"
Havre	1 216 487	" —	693 161	"
Tjære og beg	957 235	" —	441 621	"
Linfrø	239 580	" —	325 819	"
Lin	56 823	" —	321 648	"
Tow & codilla	94 050	" —	306 239	"
Oliekager	158 034	" —	111 829	"
Rug	103 595	" —	72 657	"
Huder	8 899	" —	47 104	"
Matter	13 036	" —	18 894	"
Terpentin	13 799	" —	12 052	"
Kjød, saltet og røget	738	" —	10 722	"
Smør	1 058	" —	10 570	"

Tilsammen S. rb. 12 089 583.00

b. Fra Onega.

Trælast til værdi . . S. rb. 508 097.00

c. Fra Kowda.

Trælast til værdi . . S. rb. 430 180.00

d. Fra Soroka.

Trælast til værdi . . S. rb. 502 300.00

e. Fra Mesen.

Trælast til værdi . . S. rb. 580 855.00

f. Fra Kem.

Trælast til værdi . . S. rb. 364 860.00

g. Fra Kereth.

Trælast til værdi . . S. rb. 113 160.00

h. Fra Umba.

Trælast til værdi . . S. rb. 110 000.00

Tilsammen S. rb. 2 609 452.00

Hertil kommer exporten fra Murmanskystens to sagbrug.

Den samlede export fra Archangels guvernements Hvidehavshavne (exporten til Norge er ikke medregnet) beløb sig saaledes i aaret 1900 til en værdi af S. rb. 14 699 035.00 mod 10 039 225 rb. i aaret 1899 og 9 982 521 rb. i aaret 1898.

Iberegnet exporten til Norge har Archangels guvernements Hvidehavshavnens samlede export i aaret 1900 beløbet sig til S. rb. 15 176 062 mod 10 545 427 rb. i aaret 1899 og 9 982 521 rb. i aaret 1898.

Nedenstaaende tabel udviser distriktets export de sidste fem aar:

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Archangels export til udlandet . .	7 243 858	7 316 298	7 414 608	8 090 449	12 089 583
Øvrige havnes ex- port til udlandet	2 389 670	2 014 561	2 019 655	1 948 776	2 609 452

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Hvidehavshavnenes					
export til udlandet,					
exclusive Finmar-					
ken	9 633 528	9 330 859	9 434 263	10 039 225	14 699 035
Distriktets export					
til Finmarken . . .	423 980	335 339	548 258	506 202	477 027
Hvidehavshavnenes					
samlede export .	10 057 508	9 666 198	9 982 521	10 545 427	15 176 062

Hvidehavshavnenes export er saaledes i løbet af de sidste fem aar steget med over 5 millioner rubels værdi.

Denne voldsomme stigning har for en stor del været begrundet i de høje prisnoteringer paa trælast. Værdien af den i aaret 1900 exporterede trælast er ca. 2 millioner rubel højere end i aaret 1899. Men selv uden disse uforholdsmæssig gunstige forhold, vilde dog værdien af exporten i aaret 1900 have været betydelig højere end i aaret 1899. Værdien af hvedeexporten overstiger jo, som det vil sees ovenfor, fjoraarets med henimod 2 millioner rubel. Dette er resultatet af den nye jernbanelinie Perm—Wjatka—Kotlas, og den her skete stigning i exportværdien er saaledes at betragte som en naturlig konsekvens af de trufne forholdsregler. Det staar da ogsaa til at antage, at hvedeexporten fra Sibirien over Archangelsk endnu vil stige betydelig.

Jeg har fra flere hold hørt udtalt den anskuelse, at man ikke maa se Archangels fremtidige muligheder som exporthavn for optimistisk an, da det vil vise sig, at den korte skibsfartssæson (ca. 4½ måned) meget snart vil sætte en stopper for en videre udvikling. Som svar herpaa tror jeg, det tør være tilstrækkeligt at henvise til det faktum, at St. Petersburgs skibsfartssæson i virkeligheden ikke er meget længere end Archangels. At indseilingen til Dwinafloden og Archangels havn stadig uddybes, vil bevirke, at fremtidig stadig større og større skibe vil deltage i fragtmarkedet paa Hvidehavet.

Til vejledning for skibsførere, der ankommer hertil, gjengives her i sin helhed den af exportørerne her i Archangelsk afsluttede

Convention

of the Archangel trade respecting the regulations & charges for incoming & outgoing ships & steamers engaged in the foreign trade at Archangel.

With the view of regulating accounts between captains, consignees of vessels & owners of goods by incoming & outgoing vessels, engaged in the foreign trade of the port of Archangel, we the undersigned have closed the following agreement:

§ 1. Every captain is bound to leave the encashment of his inward freight to his consignee & to pay him 3 pct. commission on the amount thereof, unless otherwise stipulated in charterparty.

§ 2. The inward freight both for ships & steamers is to be calculated at the last St. Petersburg 3 Months exchange received here at the final discharge of a vessel or steamer.

§ 3. Notice of any claim for compensation for losses sustained thro' damaged or missing goods, or short delivery, must be made in writing by the receiver of the goods to the consignee of a ship or steamer within three days after final discharge, with an approximate nomination of the probable amount of loss, otherwise he loses his right to compensation & must pay the freight in full.

§ 4. Ships & steamers on leaving, pay for clearance to their consignee an address commission of one rouble ten copecks per Last Russian measurement, independent of the lastagemoney, charged by the government & the town authorities & of any expenses incurred for their account & receive their accounts & clearance documents from their consignee on leaving.

§ 5. For settlements with shipmasters, the following exchanges are agreed upon at present, which, however, according to circumstances, are subject to alterations:

(De to sidste aar har følgende kurser været gjældende):

On London at 3 Months date	S. rb.	92.75	pr.	£	10. 0. 0
- Amsterdam 3 — "	—	76.80	"	fl.	100.00
- Berlin 3 — "	—	45.20	"	mk.	100.00
- Paris 3 — "	—	36.70	"	fr.	100.00

§ 6. That no merchant is to advance cash to any captain of a vessel or steamer, consigned to an other house.

(At skibsførere har anledning til at lade sig udbetale pengemidler gennem den for faa aar siden oprettede filial af russisk bank for udenrigsk handel, har konsulatet gjentagende tidligere henledet opmærksomheden paa).

§ 7. Nobody shall accept the address of a vessel or steamer to be loaded by an other merchant, in fact every captain is bound to address his ship or steamer to the party, who has to load the principal part of the cargo according to stowage room, including deckload, whereas all parties interested in the loading are participating in the profits of the address money proportionately, at the rate of 40 cop. pr. ton pro rata.

§ 8. It is agreed to consider as an established custom of this place & all White Sea ports, when 1 000 Quarters Grain or Seed, or 60 tons flax, or 40 tons Tow & Codilla, 50 Std. H. D. Deals & Battens or 40 Std. H. D. Boards Laths & Staves, 600 casks Pitch or 500 barrels Tar be loaded into a steamer during a day — to consider this a sufficient average day's work.

§ 9. Regarding commencement of laydays if steamers or sailing vessels give notice of being ready to receive cargo, then laydays to commence the next day.

§ 10. The vessel's consignee of the inward cargo has: a) to encash the inward freight & hold it at the disposal of the captain; b) to assist the captain in clearing his ship at the customhouse; c) to find out receivers of goods to order & for this trouble has to receive commission from the captain as per § 1 of this convention.

§ 11. The consignee has to clear the ship at the customhouse & for so doing has to receive from the captain of a vessel addresscommission by § 4, in fact the consignee is bound to give the captain any such assistance as may be required; when the customhouse requires the consignee to guarantee for a captain, the consignee does so only by mutual consent between himself & the captain.

§ 12. In case of differences between merchants & captains, arising in consequence of dead freight or demurrage, which could not be arranged mutually, the merchant is entitled to deposit the respective amount of the claim at the court of justice at port of loading, in which case the captain is bound to sign clean bills of lading.

§ 13. We the undersigned do further certify that the of the year has been unanimously declared as the day of the opening of the navigation of the Archangel port.

§ 14. This convention to be in force from the beginning of the shipping season of & to be considered as binding until alterations will be found necessary.

Under henvisning til § 13 skal jeg nedenfor meddele opgaver over tidspunktet for skibsfartens aabning og afslutning i Archangelsk de senere aar.

Skibsfarten i Archangelsk er i følgende aar bleven erklæret aabnet paa nedennævnte data:

I 1880	6/18 juni	I 1891	5/17 juni
- 1881	1/13 "	- 1892	11/23 "
- 1882	8/20 "	- 1893	4/16 "
- 1883	18/30 mai	- 1894	18/30 mai
- 1884	1/13 juni	- 1895	14/26 "
- 1885	1/13 "	- 1896	14/26 "
- 1886	4/16 "	- 1897	10/22 "
- 1887	15/27 mai	- 1898	12/24 "
- 1888	15/27 "	- 1899	18/30 "
- 1889	5/17 "	- 1900	17/30 "
- 1890	10/22 "		

Skibsfarten erklæredes i nedennævnte aar afsluttet følgende data med sidste dampskibs afgang:

I 1894—⁷/₁₉ oktober; i 1895—¹⁴/₂₆ oktober; i 1896—⁶/₁₈ oktober; i 1897—²/₂₁ oktober; i 1898—¹¹/₂₃ oktober; i 1899—¹⁶/₂₈ oktober; i 1900—¹⁶/₂₉ oktober.

Fiskehandelen.

Der blev i aaret 1900 indført følgende kvanta fisk til Archangelsk:

Art:	Fra Norge.	Fra Murman.	Fra Hvidehavet.
Saltet torsk	297 827 pud	124 691 pud	3 668 pud
— hyse	52 834 ”	36 992 ”	20 ”
— sei	225 801 ”	438 ”	— ”
— stenbit	57 955 ”	— ”	— ”
— uer, brosme, flyndre .	25 361 ”	289 ”	— ”
— kveite	45 978 ”	460 ”	— ”
— laks	144 ”	6 917 ”	11 437 ”
— sild	62 251 ”	26 ”	7 585 ”
Tørret torsk	6 428 ”	2 791 ”	— ”
— sei	8 167 ”	654 ”	— ”
— hyse, brosme	500 ”	— ”	— ”
Diverse	1 052 ”	1 098 ”	2 783 ”

Den samlede import beløb sig saaledes til:

893 395 pud saltfisk. 20 690 pud tørfisk. 69 842 pud sild.

Heraf fra

Norge	705 900 ”	—	16 147 ”	—	62 251 ”	—
Murman	169 787 ”	—	4 543 ”	—	26 ”	—
Hvidehavet	17 908 ”	—	— ”	—	7 585 ”	—

Af ovenstaaende opgave vil man kunne se, at importen hertil fra Norge for en meget betragtelig del udgjøres af fiskevarer, der kun i forsvindende del tilføres Archangelsk fra Murmanskysten.

Dette gjælder først og fremst seien, der i aaret 1900 blev tilført Archangelsk fra Norge i et kvantum af 225 801 pud mod 438 pud fra Murmanskysten, og forskjellen i importkvantummet af denne fiskeart kan ofte være endnu betydelig meget mere i den norske sejs favør.

Denne talstørrelse viser, hvilken stor rolle denne billigere fiskeart spiller i det nordlige Rusland. Hovedmarkedet for denne fisk er en ved Dwinafloden — ca 600 werst fra Archangelsk — beliggende by Weliki-Ustjug. Herfra forsendes igjen varen videre paa vinterføret østover, henimod og ind i Wjatka guvernement.

Nedenfor meddeles en opgave, som jeg under mit besøg i Wjatka i sin tid ad forskjellige veie erhvervede mig over de priser, til hvilke fisk i almindelighed finder afsætning i Wjatkas guvernement:

1. „Wobla“ (fersk, saltet og tørret) pr. pud S. rb. 1.00—1.20
2. „Taran“ (cyprimus winlea) — — 0.90—1.40

Under dette navn gaar ogsaa forskjellige brasenarter som „a bram is br a m a“ og flere. De to her nævnte sorter har den største udbredelse og er, som følge af sin prisbillighed, den farligste konkurrent for Archangelsfisk.

3. „Gjørø“ (frossen) fra Ural — — 2.00—6.00
4. Do. (saltet) fra Astrachan — — 1.80—2.20

5. „Gjørs“ (tørret) fra Astrachan	pr. pud S. rb. 2.00—2.40
6. „Soroga“ (mullus barbatus) frossen fra Sibirien	— — 1.00—2.50
7. „Tschebak“ (en slags brasen) frossen fra Sibirien	— — 0.90—1.60
8. „Karpe“ (saltet) fra Astrachan	— — 1.80—2.20

Angaaende „tschebak“, en i Sibirien meget almindelig fiskeart, anføres i betænkningerne i anledning bygning af jernbanelinien Perm—Kotlas, at prisen paa denne vare i Tjumén er 40—60 kopek pr. pud. Fragten udgjør ca. 30—40 kopek pr. pud. Til dækning af andre udgifter og kjøbmandens for- tjeneste regnes 15—20 kopek. Prisen skulde altsaa i henhold hertil blive S. rb. 0.85—1.20 pr. pud, om indkjøbsprisen har været billig. Har det mod- satte været tilfældet, skulde prisen blive S. rb. 1.05—1.20.

Priserne paa Archangelskfisk angives i Wjatka almindeligvis at være følgende:

Saltet torsk (stor)	pr. pud S. rb. 1.60—1.80
— „—“ (liden)	— — 1.20—1.40
Saltet sei	— — 1.00—1.30

Disse priser skulde imidlertid, med aabningen af jernbanelinien Perm—Kotlas, som nævnt, kunne blive ikke ubetydelig billigere.

Til dato er kun lidet tilført Perms guvernement fra Archangelsk. Fragten derhen pr. slæde vilde selvfølgelig blevet altfor uforholdsmæssig høj. Man kan imidlertid antage, at jernbanen ikke vil blive uden betydning.

Hovedsædet for fiskehandelen er her en hinsides Uralkjæden liggende distriktsby Jekaterinburg. Stor betydning for fiskehandelen i Perms guvernement har ogsaa den sibiriske by Tjumén.

Det er selvfølgelig hovedsagelig Sibiriens fiskesorter, der finder afsætning i Perm, og da fornemmelig de billigste sorter, der finder en god kjøber i de talrige fabrikers arbeiderbefolkning.

Af den vare, der tilføres Jekaterinburg, kommer ca. $\frac{1}{3}$ direkte fra Tobolsk pr. slæde. Resten gaar med slæde til Tjumén og transporteres saa videre pr. jernbane.

Nedenfor meddeles en opgave over den omtrentlige indførsel af fisk til Jekaterinburg fra Sibirien, saavel den direkte som den indirekte over Tjumén.

Desuden indføres noget Astrachansild, der afsættes til en pris af omkring S. rb. 8.00 pr. 100 stkr. stor sild.

Til de vestlige dele af guvernementet tilføres ca. 200 000 pud Astrachans- fisk. Desuden indføres mindre partier fra Petschoraegnen over Tscherdyn.

I de i det sydøstlige hjørne af Perms guvernement liggende søer fiskes aarlig ca. 200 000 pud fisk.

Smaa kvanta fisk indføres som nævnt fra Archangelsk. Saltet torsk staar i Perm i en pris af ca. S. rb. 3.20 pr. pud.

O p g a v e
over fisketilførslerne til Jekaterinburg samt de omtrentlige prisnoteringer.

Art.	Hvorfra.	Antal pud.			Pris i S. rb. pr. pud.			Anmerkninger.
		Tørret.	Saltet.	Frossen.	Tørret.	Saltet.	Frossen.	
Stør.	Tobolsk	—	20 000	20 000	—	6.00	10.00	Sendes for en stor del til St. Petersburg, hvor den røges under navn af sig.
Maksum, stor.	—	—	35 000	23 000	—	4.40	8.00	
Do. liden	—	—	20 000	—	—	3.20	—	
Brasen (abramis winlea)	—	—	60 000	20 000	—	2.00—3.00	5.00—7.00	
„Kobosen“ (en slags maksum)	—	—	40 000	—	—	2.50—3.00	—	
Skalle (idus melanotus)	—	10 000	40 000	80 000	2.80	1.50—2.00	2.80	
„Jurog“ (rygstykkerne af brasen) }	—	40 000	—	—	2.80	—	—	
„Posen“ (do. af maksum) }								
Sterlet	—	—	—	10 000	—	—	3.00—7.00	
„Tschebak“ (brasenart)	—	—	—	100 000	—	—	0.60—1.20	
Aborre, liden	—	—	—	100 000	—	—	1.20—2.40	
Karudse	—	5 000	—	40 000	3.00—4.00	—	1.00—3.00	
Gjedde	—	20 000	10 000	100 000	2.60	1.60	2.00—2.50	
Lake (lota vulgaris)	—	—	—	40 000	—	—	0.80	
Salmo nelma	—	—	15 000	20 000	—	4.00	5.00—8.00	

Ialt indføres saaledes fra Sibirien:

Tørret fisk	75 000 pud
Saltet do.	240 000 „
Frossen do.	553 000 „

Tilsammen ca. 868 000 pud

Den fra Norge indførte fisk har i aaret 1900 udgjort godt og vel 70 pct. af det samlede importkvantum.

Den til Archangelsk indførte fisk omsættes som bekendt for den langt overveiende del paa det saakaldte „Margaritinske“ høstmarked (fra 1ste til 30te september), det betydeligste aarsmarked inden guvernementet. I 1900 skal handelen med fiskevarer have udgjort ca. 88 pct. af hele markedets omsætning.

Den anskuelse, at dette marked skulde faa sit dødsstød med anlægget af de forbedrede kommunikationer, har endnu ikke slaaet til, ja, nogen tendents til en formindsket betydning er vel endnu knapt at notere. Og det er ikke alene russernes konservative hængen ved nedarvede hævdvundne traditioner og deres forkjærlighed for markedssystemet — og vi ser dette bedst i den omstændighed, at markederne i Nischni—Novgorod og Irbit, især dog i dette sidste, trods alt endnu den dag idag spiller en ganske betydelig rolle i Ruslands handelsliv — der er skyld heri.

Hovedfisket paa Murmanskysten foregaar saaledes sædvanligvis først henimod og ud i august maaned, og fangsten vil altsaa som regel først kunne blive bragt tiltorvs i september. Og det samme er for en stor del tilfældet med den fisk, der føres fra Norge. Denne bliver jo kjøbt der i sommermaanederne i den saakaldte „makketid.“

Varen — jeg taler her om hovedmassen af den fisk, der hidføres — vil saaledes altid maatte hidbringes henimod og ind i september maaned.

Høstmarkedet er saaledes en ganske naturlig ting, der neppe vil kunne tilintetgjøres af jernbanerne. Disse vil snarere bidrage mægtig til at gjøre omsætningen paa markedet større og livligere ved at tilføre et stadig større og større antal kjøbere.

Før anlægget af de nye jernbaner var høstmarkedet i Archangelsk absolut paakrævet ogsaa af følgende aarsag. Dwinafloden og dens bifloder er almindeligvis seilbare op til Wologda kun om vaaren og ud paa høsten. Hele sommeren over er vandstanden ofte saa lav, at kun de mindst dybtgaaende smaa passagerbaade kan trafikere floden, og selv disse har ikke sjelden store vanskeligheder med at naa frem med kortere eller længere forsinkelser. Henviisningen til dette forhold er siden anlægget af de nye jernbaner Perm—Wjatka—Kotlas og Archangelsk—Wologda—Jaroslawl ikke længer noget argument til fordel for nødvendigheden af et høstmarked i Archangelsk.

Fiskepriserne var under høstmarkedet aaret 1900 følgende:

Art.	Begyndelsen af	Midten af	Slutten af
	sept.	sept.	sept.
	S. rb. pr. pud.	S. rb. pr. pud.	S. rb. pr. pud.
Saltet torsk, stor	1.70	1.80—1.90	1.75—1.80
Saltet do. middels	1.40—1.50	1.35	1.30—1.40

Art.	Begyndelsen af sept.	Midten af sept.	Slutningen af sept.
Salt torsk, smaa }	1.18—1.20	1.00—1.10	0.90—1.00
„ hyse }			
„ sei, stor }	1.05—1.10	1.15—1.20	1.30
„ „ midd. }			
„ stenbit	1.20	1.40	1.30—1.40
„ uer	1.80	1.60	1.60
„ brosme	1.20	1.10	1.10
„ flyndre	1.30—1.40	1.60	1.50—1.60
„ kveite, stor	3.80—5.00	4.00—4.50	4.50
„ „ midd.	2.30—4.00	3.00	3.50
„ sild pr. td.	5.50—6.00	4.00—6.00	4.50—6.00
Tør torsk	5.00	4.30	4.25—4.50
„ sei	2.80		—
„ hyse }	3.00	3.00	3.00
„ brosme }			3.50

Sildefiskerierne i Hvidehavet.

Hvidehavssilden synes, som gjentagende tidligere nævnt, at være en lokal sildeart, der udelukkende opholder sig i Hvidehavet. Ikke destomindre er silden gjenstand for fangst, kun naar den nærmer sig kyststrækningerne. Noget sildefiske længere ude paa havet finder ikke sted. Silden er gennemgaaende ganske liden, men kan til sine tider være ganske fed og velmagende. Den fanges hele aaret rundt, men maanederne august og september regnes, da silden paa denne tid er fedest, for den heldigste fangsttid.

Det kvantitativt største fiske foregaar ved landsbyen Soroka i Kems fogderi. Den her opfiskede sild er meget liden. Den kommer i handelen i fersk (frossen) eller røget tilstand. I røget tilstand pakkes den ind i smaa spaankurve. Den fineste sild fiskes i Kandalaxbugten. Denne saltes i smaadunke paa ca. 30 russiske pund, men klages der sterkt over denne silde daarlige behandling. Prisen for disse smaadunke kan variere sterkt, fra 40 kopek til opimod S. rb. 1.50. I de senere aar har priserne, paa grund af det stadig mindre og mindre opfiskede kvantum, holdt sig ganske høje.

Disse smaadunke er faldt ganske godt i befolkningens smag, og det er et faktum, at norsk sild ikke sjelden ompakkes i saadanne dunke. Dette er saaledes tilfældet i Weliki-Ustjug.

Udbyttet af sildefiskerierne i Hvidehavet var i aaret 1900 følgende:

	45 332	pud til værdi S. rb.	53 085.00
mod i aaret 1899	41 456	„ „ — —	67 994.00
„ - — 1898	116 228	„ „ — —	82 130.00

Det rigeste sildefiske fandt i aaret 1900 som ogsaa i tidligere aar sted i fogderiet Kem, hvor der opfiskedes 40 140 pud til værdi S. rb. 45 060.00 mod 31 800 pud til værdi S. rb. 50 015.00 i aaret 1899 og 112 573 pud til værdi S. rb. 96 910.00 i aaret 1898.

Navagafiskerierne.

Navaga fiskes langs Hvidehavets sydvestlige kyst op til Kandalaxbugten samt i mundingerne af floderne Dwina, Mesen og Petschora. Fisket foregaar hovedsagelig ved vintertid med krog gennem huller i isen. Fisken er meget graadig og lader sig meget let fange med de mest primitive redskaber. En betragtelig del af denne fisk forsendes i frossen tilstand til hovedstæderne, hvor den er en meget efterspurgt vare, og hvor den vil kunne findes paa enhver restaurants spisekarter.

Udbyttet af navagafiskerierne var i aaret 1900 noget bedre end i aaret 1899, nemlig:

I aaret 1900	66 777 pud til værdi	84 803 rubel
- " 1899	50 814 " - "	67 636 "
- " 1898	62 406 " - "	63 330 "

Det rigeste navagafiske finder sted i fogderiet Mesen.

Laksefiskerierne.

Laksefiskerierne spiller i Archangels guvernement en meget stor rolle. Efterspørgselen efter laks er i de senere aar, som følge af de stadig forbedrede kommunikationer, i stadigt stigende. Særlig er efterspørgselen fra St. Petersburg og Moskau steget ganske betydelig. Disse byer sender nu hvert aar opkøbere til de mere kjendte fiskepladse i guvernementet. Priserne paa laks er derfor steget ganske betragtelig.

Der foregaar laksefiske i saagodtsom samtlige floder, der falder ud i Nordishavet og Hvidehavet. Det kvantitativt største fiske foregaar i Petschorafloden samt i fogderiet Alexandrowsk (tidligere kaldet Kolas fogderi).

Udbyttet af laksefiskerierne var i aaret 1900 kvantitativt betydelig mindre end i de to foregaaende aar. Det pekuniære udbytte derimod større end tidligere. Der opfiskedes:

I aaret 1900	42 718 pud til værdi	444 583 rb.
- " 1899	60 632 " - —	431 276 "
- " 1898	65 441 " - —	429 051 "

Heraf opfiskedes i fogderiet Alexandrowsk:

I aaret 1900	14 666 pud til værdi	121 602 rb.
- " 1899	24 081 " - —	147 638 "
- " 1898	28 160 " - —	168 960 "

I Petschorafloden opfiskedes i aaret 1900 ialt 11 351 pud til værdi S. rb. 123 638.00.

Den i floderne Dwina, Onega, Mesen og Petschora opfiskede laks regnes for den fineste og betinger ogsaa derfor betydelig høiere priser, end den paa de øvrige fiskesteder i guvernementet fiskede laks.

Fisket i floder og sjøer.

Dette fiske gav følgende udbytte:

i aaret 1900 . . .	90 667	pud til værdi S. rb.	156 370.00
- „ 1899 . . .	90 240	„ - —	160 675.00
- „ 1898 . . .	86 041	„ - —	160 168.00

Det rigeste fiske fandt sted i Petschora, hvor der opfiskedes følgende kvanta:

I aaret 1900	39 670	pud til værdi	68 879 rubel
- „ 1899	47 647	„ - —	76 630 —
- „ 1898	39 827	„ - —	63 854 —

Af flod- og sjøfiske findes i Archangels guvernement hovedsagelig følgende sorter: sig, harr, (thymallus wexilifer), lalse (lota vulgaris) og andre.

Af andre fiskesorter fortjener især at nævnes sterlet (acipenser ruthenus), der fiskes i Dwinafloden. Denne fisk er meget efterspurgt i hovedstæderne og opnaar ofte rent utrolig høie priser. Denne fiskesort er en speciel Wolga-fisk. Til Dwinafloden er den kommet ad kanalveiene, der forbinder disse to floder med hinanden.

I floden Petschora fanges desuden følgende sorter: nelma, (stenodus nelma pallas) „tschirr“ (coregonus nasutus), „peled“ (coregonus peled), „onuel“ (coregonus onuel) og andre. Petschorafiskene udføres hovedsagelig til Perms guvernement gennem byen Tscherdyn, hvis driftige kjøbmænd fra gammel tid af har forstaaet at tage Petschoras fiskehandel i sine hænder. Heri merkes dog i den senere tid, efter aabningen af regulær dampskibsforbindelse mellem Archangelsk og Petschora, nogen forandring, idet Petschorafisken mere og mere vinder indpas her i Archangelsk.

Til ophjælp af guvernementets fiskerier omgaaes man blandt andet med tanken om oprettelse af fiskeriskoler. Man har tænkt sig en saadan i Archangelsk, en i Kem og en i Alexandrowsk. Disse, haaber man, vil have stor betydning for den tekniske side af fiskerierne, fangst- og tilberedelsesmetho-

derne, over hvilke man sterkt klager, da de kun daarlig er afpasset efter markedets fordringer. Chefen for fiske- og havdyrfangst-styret i Archangels guvernement har nu spørgsmaalet om fiskeriskolerne under udarbeidelse.

En oversigt over udbyttet i aaret 1900 og nærmest foregaaende 2 aar af samtlige guvernementets fiskerier med angivelse af antal fiskere og fogderierne, fra hvilke disse kommer, er indtaget i nedenstaaende tabel:

Opfanget fisk:

Fogderier.	Antal fiskere.	L a k s.	
		Pud.	S. rb.
Petschora . . .	4 922	11 351	123 638
Mesen	1 937	3 994	34 455
Pinega	699	721	7 114
Holmegaari . . .	868	1 017	13 079
Shenkursk . . .	676	46	255
Archangelsk . .	2 086	5 237	75 035
Onega	1 802	2 217	34 007
Kem	5 485	3 469	35 398
Alexandrowsk . .	2 287	14 666	121 602
Murmanskisket:			
Fiskerne fra fogderierne Kem, Onega og Alexandrowsk	4 241	—	—
Ialt	25 003	42 718	444 583
I aaret 1899 . .	28 169	60 632	431 276
- — 1898 . . .	27 600	65 441	429 051

Sild.

Fogderier.	Antal fiskere.	Pud.	S. rb.
Petschora . . .	4 922	—	—
Mesen	1 937	—	—
Pinega	699	—	—
Holmegaari . . .	868	—	—
Shenkursk . . .	676	—	—
Archangelsk . .	2 086	725	2 420
Onega	1 802	4 275	5 257
Kem	5 485	40 140	45 060
Overføres	18 475	45 140	52 737

Overført	18 475	45 140	52 737
Alexandrowsk .	2 287	192	348
Murmansfisket:			
Fiskerne fra fog-			
derierne Kem,			
Onega og Alexan-			
drowsk . . .	4 241	—	—
Ialt	25 003	45 332	53 085
I aaret 1899 .	28 169	41 456	67 994
— 1898 .	27 600	116 228	82 130

N a v a g a.

Fogderier.	Antal fiskere.	Pud.	S. rb.
Petschora .	4 922	800	1 200
Mesen . . .	1 937	31 657	48 493
Pinega	699	—	—
Holmegaari . .	868	—	—
Shenkursk . .	676	—	—
Archangelsk . .	2 086	7 230	8 380
Onega	1 802	2 428	2 546
Kem	5 485	24 560	23 980
Alexandrowsk .	2 287	102	204
Murmansfisket:			
Fiskerne fra fog-			
derierne Kem,			
Onega og Alexan-			
drowsk . . .	4 241	—	—
Ialt	25 003	66 777	84 803
I aaret 1899 . .	28 169	50 814	67 636
- „ 1898 . .	27 600	62 406	63 330

Flod- og sjøfiske.

Fogderier.	Antal fiskere.	Pud.	S. rb.
Petschora . . .	4 922	39 670	68 879
Mesen	1 937	8 223	13 674
Pinega	699	3 554	7 448
Holmegaari . .	868	2 383	5 901
Shenkursk . .	676	1 724	4 604
Archangelsk . .	2 086	7 578	9 361
Onega	1 802	4 259	7 970
Kem	5 485	14 418	22 490
Alexandrowsk .	2 287	8 868	16 043
Overføres	20 762	90 677	156 370

Overført	20 762	90 677	156 370
Murmanskysten:			
Fiskerne fra fogderierne Kem, Onega og Alexandrowsk . . .	4 241	—	—
Ialt	25 003	90 677	156 370
I aaret 1899 .	28 169	90 240	160 675
- — 1898 .	27 600	86 041	160 168

I a l t.

Fogderi.	Antal fiskere.	Pud.	S. rb.
Petschora . . .	4 922	51 821	193 717
Mesen . . .	1 937	43 874	96 622
Pinega . . .	699	4 275	14 562
Holmegaari .	868	3 400	18 980
Shenkursk . .	676	1 770	4 859
Archangelsk .	2 086	20 770	95 196
Onega . . .	1 802	13 179	49 780
Kem . . .	5 485	82 587	126 928
Alexandrowsk .	2 287	23 828	138 197
Murmanskisket:			
Fiskerne fra fogderierne Kem, Onega og Alexandrowsk . . .	4 241	502 541	394 807
Ialt	25 003	748 045	1 133 648
I aaret 1899 .	28 169	717 405	1 218 625
- — 1898	27 600	831 210	1 227 647

Jagten paa sjødyr.

Udbyttet af jagten paa sjødyr var efter guvernørens opgave i aaret 1900 og nærmest foregaaende 4 aar følgende:

Fogderier.	Antal fangst-mænd,	Antal dræbte dyr.	Værdi i S. rb.
Alexandrowsk . . .	986	6 364	13 345
Kem . . .	114	2 798	4 355
Onega . . .	104	942	3 235
Archangelsk . . .	482	8 506	19 964
Overiøres	1 686	18 610	40 899

	Overført	1 686	18 910	40 899
Pinega		50	494	705
Mesen		2 067	14 881	30 300
Petschora		67	2 464	7 815
Novaja Semlja		43	611	2 676
	Tilsammen	3 913	37 060	82 395
mod i aaret 1899		4 464	54 344	108 909
" i — 1898		3 739	74 469	172 313
" i — 1897		4 101	59 560	137 462
samt i — 1896		3 941	59 643	132 980

Som man vil se, har udbyttet i aaret 1900 været særdeles uheldigt. Som aarsag hertil opgives vindforholdene. Der skal have været megen sæl; men denne holdt sig fornemlig i Hvidehavets hals uden at trænge længere ind i Hvidehavet. Under saadanne forhold synes befolkningen kun daarlig forberedt til at indlade sig paa denne slags fangst.

Russernes fangst foregaar hovedsagelig fra kysten af med rifler. Til op-hjælp af denne fangst uddeler den russiske styrelse rifler og patroner til fangst-mændene for en minimumspris, nemlig S. rb. 10.00 for rifle med 100 patroner. Fangstmændene erholder desuden disse rifler og amunition paa afbetaling. Den første uddeling af rifler (kavaleri-Berdanrifler fra artilleristyrelsen i St. Peters-burg) fandt sted i aaret 1894, og blev der dette aar som en prøve uddelt 40 rifler. Disse viste sig særdeles hensigtsmæssige, og efterspørgselen efter saadanne har siden været i stadigt stigende. I aaret 1896 uddeltes 250 rifler og 30 000 pa-troner; i aaret 1897 henholdsvis 338 og 33 800; i aaret 1898 650 og 65 000; i aaret 1899 213 og 21 300 samt i aaret 1900 500 og 5 000.

Ialt skal der siden aaret 1894 være uddelt til fangstmænd 1 834 rifler og 292 400 patroner. Foruden de ovennævnte Berdanrifler fra St. Petersburg uddeles ogsaa brugte rifler fra Archangels garnisons magasiner. Disse rifler sælges for S. rb. 2.75 pr. styk. Patroner hertil erholdes for S. rb. 3.75 pr. 100 stykker.

Der foregaar ogsaa jagt efter sjødyr fra fangstfartøier i Hvidehavets hals og omkring Novaja Semlja. For at ophjælpe denne fangstmaade er der til-staaet toldfrihed for fangstfartøier, indkjøbte i udlandet. Efter opgivende skal ca. 10 saadanne fartøier nu beskjæftige sig med denne fangst. Man ser her gjerne en udvikling af denne fangstmethode, da man venter, at den æ stadig vil kunne give et større fangstudbytte.

I sin tid tillodes under visse betingelser nordmænd at drive sælfangst i russisk farvand. Denne tilladelse blev givet dels i de russiske fiskeriers interesse, dels for at give russerne anledning til at lære jagten fra fangstfartøier. Denne tilladelse er som bekendt fuldstændig ophævet.

Den praktisk-videnskabelige expedition, der staar under ledelse af hr. Knipowitsch, siges at være sterkt beskjæftiget med spørgsmaalet om, hvilke yderligere forholdsregler der bør træffes til en mere intensiv kamp mod kobben.

Klagerne over den skade, der af disse dyr tilføies fiskerierne, lyder nemlig lige saa sterke blandt fiskeralmuen paa Murmanskysten som nu i Norge.

Man klager sterkt over sælens ødelæggende vandringer langs denne kyst, hvor den bortskræmmer al fisken.

Hr. Knipowitsch regner imidlertid dette vigtige spørgsmaal for endnu for lidet undersøgt til at fremkomme med nogen bestemt udtalelse om, hvorledes sagen bedst bør gribes an.

Den tanke opstaar uvilkaarlig, om ikke netop den mere intensive jagt efter sælen fra land af, der i de senere aar, som ovenfor paavist, ved uddeling af rifler begunstiges af den russiske styrelse, har den modsatte virkning af, hvad man oprindelig har tænkt sig.

Mon ikke sælen herved jages ud af Hvidehavet, ud mod Murmanskysten og henimod Finmarken?

Denne jagt fra land af er jo ganske vist af gammel dato. For faa aar siden foregik imidlertid denne jagt med daarlige, ikke langtrækkende geværer, medens jo samtidig et meget stort antal fangstfartøier siges at have ligget i iskanten ved Hvidehavets hals og jaget sælen tilbage.

Mon det ikke ogsaa netop var ønsket om fra havsiden af at komme sælen tillivs, der bragte Archangels guvernør til at tillade fangst ogsaa fra norske fangstfartøier?

Da jo en løsning af dette spørgsmaal er af største vigtighed for saavel fiskerierne ved Murmanskysten som i Nordnorge, faar man haabe de paagaende undersøgelser maa føre til et for begge parter — de norske og russiske interesser synes jo her solidariske — tilfredsstillende resultat.

Hovedgjenstanden for fangst i Hvidehavet er Grønlandssælen. Denne føder sine unger paa isflagene i februar og marts maaned. Disse isflag drives af de nordlige vinde ind i Hvidehavet, hvor da jagten foregaar. Eftersom vinden er østlig eller vestlig, drives isflagene mod Hvidehavets østlige eller vestlige kyster, og af disse vinde afhænger derfor, om fangsten skal blive størst langs Kaninkysten eller den Terske kyst.

Guvernementets kommunikationer.

Den i aaret 1895 paabegyndte jernbanelinie Wologda—Archangelsk blev færdig til trafik i aaret 1898. Skjønt linien kun har funktioneret i 3 aar, tør man dog allerede med nogenlunde bestemthed sige, at dens indflydelse paa guvernementets økonomiske udvikling er af stadig større og større betydning. Man merker dette blandt andet af den omstændighed, at ikke alene livsvilkaarene i Archangelsk er blevet fordyret ganske betydelig; men ogsaa deraf, at en flerhed af de produkter, der før forefandtes i overflod paa herværende marked, nu paatræffes i stadig mindre og mindre kvanta. Dette synes jo at tyde paa, at de lokale industrigrøene, hovedsagelig jagt og fiskeri, siden guvernementet er bragt ud af sin isolerede stilling, er blevet betydelig mere lønnende, end hidtil har været tilfældet.

Jernbanelinien, der er anlagt af og hidtil været drevet af et privat selskab, er nu overtaget af staten, og synes det, som denne forandring har været meget heldig for banens drift.

I aaret 1898 transporterede jernbanen omkring 2 millioner pud varer, i aaret 1899 omkring 3; i aaret 1900 derimod opgives henvend 12 millioner pud at være blevet befordret med denne jernbane.

Det er fornemmelig korn, der er gjenstand for befordring med denne jernbane, og udgjør korntransporten over 50 pct. af den samlede transport.

Jernbanevæsenet er meget interesseret i denne korntransport, og der gjøres meget for at bevirke en stadig øgning i tilførslerne til jernbanelinien af korn.

Jernbanestyrelsen sender saaledes sine agenter langs Wolga- og Kamafloden for at tilbyde sælgerne laan paa det korn, der maatte blive bestemt til export over Archangelsk.

Dampskibstrafik.

Det i aaret 1875 oprettede statssubvenerede Archangelsk-Murmanske dampskibsselskab eier nu 12 større og mindre dampskibe.

Dette selskab har i aaret 1900 underholdt følgende ruter:

1. 1 ugentlig vaarrute mellem Alexandrowsk, Murmans fiskeleier og Vardø.
2. 1 ugentlig sommerrute mellem Archangelsk, Murmanskystens fiskeleier og Vardø.
3. 1 ugentlig „Varangerrute“ mellem Alexandrowsk, Petschengaklosteret og Pasvigelven til den norske grænse med anløb af fiskeleierne undervejs.
4. 1 ugentlig rute mellem Archangelsk, Kem, Solovetskiklosteret og Onega.
5. 1 ugentlig rute mellem Archangelsk, Kem, Kandalaks og Kusomén.
6. 2 gange i løbet af skibsfartssæsonen mellem Archangelsk og Novaja-Semlja.
7. 10 gange i løbet af skibsfartssæsonen mellem Archangelsk og Petschorafloden, to gange med anløb af øen Kolgudjew og Jugor Shar.
8. Mellem Archangelsk og Mesen.

Havnearbeider.

Mudringsarbejderne paa barren og i Dwinaflodens løb langs byen har ogsaa under skibsfartssæsonen 1900 været fortsat med følgende resultat:

I begyndelsen af sæsonen tillodes skibe at passere barren med 17 $\frac{1}{2}$ fods dybgaaende; noget senere hen i sæsonen passeredes barren af skibe med 18 fods dybgaaende, altsaa 1 fods større dybgaaende end i aaret 1899.

*

Til brug for Archangels muddermaskiner bygges en tørdok, der ogsaa vil blive tilladt benyttet af andre skibe. Arbeidet med denne dok er nu skredet saa langt frem, at man tør haabe, den vil blive aabnet næste aar.

Som nævnt i sidste aarsberetning er ogsaa det Archangelsk-Murmanske dampskibsselskab gaaet i gang med bygning af en dok. Denne vil blive ganske stor og vil sikkerlig, da ogsaa denne skal kunne benyttes af andre end selskabets egne skibe, faa den største betydning for skibsfarten i Archangelsk.

De i aaret 1887 paabegyndte hydrografiske arbeider i Hvidehavet er stadig blevet fortsat.

Af skandinaviske handelshuse etc. findes her i Archangelsk:

1. Sagbrugsfirmaet Olsen, Stampe & Co. (norsk).
 2. Skibshandler A. I. Andersson (svensk, nu russisk undersaat).
 3. I. I. Lund (norsk), agent for tømmerindkjøb.
 4. L. Høst (norsk), Veritasagent.
-

Sundhedstilstanden har under hele skibsfartssæsonen tilladt udfærdigelse af rent sundhedspas.

München.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1900 fra konsul R. Tüngler.

Aaret 1900 bragte i Tyskland mange skuffelser paa det økonomiske livs omraade. Efter den tidligere glansperiode indtraadte der, forarsaget især ved krigen i Transvaal og forviklingerne i Kina, en reaktion paa det industrielle gebet, hvilken først kom tilsyne ved midten af aaret 1900, da en nedgang begyndte at gjøre sig gjældende.

Kornhøsten i Bayern gav, hvad sommersæden (byg og havre) angaar, et godt udbytte, medens derimod vintersæden (hvede og rug) udviste et daarligt resultat. Følgen heraf var en tilvekst i Bayerns import af hvede, medens bygimporten var mindre end sedvanlig.

Af trælast frembringer Bayern ikke alene nok til at dække landets eget behov, men exporterer endog, hovedsagelig til det Rhinske marked, for ca. 40 millioner mk. pr. aar. Der indføres dog nogen trælast fra Sverige; importen herfra udviste i aaret 1900 en stigning med hensyn til planker og lægter, men en tilbagegang i bord og bjælker. Der findes i landet ca. 1 400 sagbrug, som beskjaeftiger ca. 10 000 mennesker og bearbejder over en million kubikmeter trælast.

Med hensyn til maskinfabrikationen beretter et af de største henværende etablissementer i denne branche, at der i hele aaret 1900 var fuldt op af ordes, saa at det var umuligt at overholde leveringsterminerne. Prisen paa raamaterialier var imidlertid ligesom arbejdslønnen temmelig høi, og det viste sig i de fleste tilfælde umuligt at erholde dette opveiet ved nogensomhelst forhøielse af prisen paa det færdige fabrikat. I velocipedbranchen var forretningerne paa grund af den skarpe udenlandske konkurrence og overproduktionen yderst flau; i landbrugsmaskiner var omsætningen ligeledes maadelig. I den elektriske industri var tilbagegangen ikke fuldt saa følbar.

De kemiske fabrikker var i det hele taget godt beskæftigede, og først henimod aarets slutning gjorde en mattere stemning sig gjældende. For farveindustrien var aaret 1900 slet ikke gunstigt; raamaterialierne var dyre, og stillingen inden den med denne branche saa nær forbundne tekstilindustri virkede ogsaa trykkende paa den førstnævnte.

Spinderiernes stilling var temmelig vanskelig, hvilket tildels skyldtes de høie bomuldspriser, og skjønt produktionen afsattes raskt, var forretningerne ikke lønnende. Særlig ugunstige var forretningerne for kamgarnsspinderiernes vedkommende, og maa grunden dertil maaske for en del søges i de mange surrogater, som nu anvendes, og som bidrager til at formindske efterspørgselen efter kamgarn.

Væveriernes. I bomuldsvæveriernes var vævestolenes antal i aaret 1900 17 220 mod 16 949 i det foregaaende aar. Prisforholdet mellem garn og tøjler var ved aarets begyndelse fordelagtigt for væveriernes, og dette forhold forbedrede sig endnu mere i løbet af 1ste kvartal, hvilket havde tilfølge, at man lige til ind i 4de kvartal kunde afslutte lønnende forretninger. I 2det kvartal begyndte imidlertid priserne paa tøjler at falde forholdsvis mere end garnpriserne, og der opstod efterhaanden et misforhold, som i aaret 1901 gav anledning til en betydelig indskrænkning i driften.

Papirfabrikationen. Ved aarets begyndelse var efterspørgselen efter papir saa stor, at det var vanskeligt at udføre de indløbende bestillinger, og det lykkedes ogsaa papirfabrikanterne at opnaa saa meget høiere priser, at forretningerne trods prisforhøielsen paa kul og raamaterialier og den forhøiede arbejdsløns alligevel var lønnende. I løbet af sommeren forandrede markedet sig imidlertid, og priserne faldt atter. Inden træmassebranchen var forholdet et lignende.

Fyrstikfabrikationen. Foranlediget ved de høie kulpriser og mangelen paa arbejdskraft kom de tyske fyrstikfabrikanter overens om en prisforhøielse, der i nogen mon forbedrede den trykkede stilling, hvori denne fabrikationsgren befandt sig. Afsætningen i indlandet var tilfredsstillende, og eksporten gestaltede sig atter noget livligere. En slem omstændighed var den store forhøielse af tolden paa tomme spaanæsker, nemlig fra 3 til 10 mk. pr. 100 kg.

Rebslagerierne var næsten det hele aar i uafbrudt livlig virksomhed, men priserne paa det færdige fabrikat kunde ikke bringes i overensstemmelse

med de allerede i aaret 1899 forhøjede priser paa raamaterialier, som i aaret 1900 steg videre ca. 20 pct.

I cementfabrikationen var omsætningen, især under 1ste halvår, ganske livlig, og cementfabrikerne gjorde i det hele taget gode forretninger.

For ølbryggerierne maa aaret betegnes som tilfredsstillende; hertil medvirkede de lave priser, til hvilke raastoffene kunde købes. Denne industri trues nu af den fra agrarisk hold eftertragede told paa korn og humle.

Med hensyn til exporten til Norge er at bemærke, at sukkerexporten er steget, hvorimod der er en tilbagegang i udførselen af klædes- og jernvarer.

Stanley, Falklandsøerne.

Til øerne ankom i aaret 1900 2 norske seilskibe dr. 968 tons, og afgik 4 norske seilskibe dr. 2 775 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 19. 3. 6.

Koloniens handel udviser en nedgang sammenlignet med det foregaaende aar, idet importen kun androg til £ 67 948 (hvoraf ca. 90 pct. fra Storbritannien) mod £ 73 976 i det foregaaende aar, medens exporten, der hovedsagelig bestaar af uld, faareskind, talg, huder og levende kvæg, androg til £ 111 539 (hvoraf ca. 95 pct. til Storbritannien) mod £ 138 431 i aaret 1899.

Bangkok.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Chr. Brockmann.

Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1900 fra fremmede lande med ladning 19 norske fartøier dr. 13 253 tons og i ballast 6 fartøier dr. 3 812 tons, ialt 25 fartøier dr. 17 064 tons, hvoraf kun ét seilskib.

Et svensk fartøi dr. 469 tons anløb distriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 1 047.59, af det svenske skib kr. 29.78.

Risexporten udgjorde ca. 400 000 tons, hvoraf omtrent halvparten gik til Kina og det øvrige hovedsagelig til Straits Settlements; kun ubetydeligt gik til Europa.

Teakexporten var gunstig og krævede foruden de regulære rutebaade

ogsaa endel extra tonnage, af hvilken norske dampskibe erholdt en smuk andel, idet 3 dampere løb regelmæssig med teaktræ til Bombay og stykgods til Straits Settlements næsten hele aaret rundt. Antallet af seilskibe, som anløber Bangkok for at indlaste teaktræ for Europa, er i stadigt aftagende, hvilket for en del skyldes oprettelsen af den østasiatiske dampskibslinie, hvis dampere saavel under dansk som russisk flag nu ofte indtager last her for skandinaviske havne.

Importen var i aaret 1900 ikke synderlig livlig, hvilket vistnok skyldtes forviklingerne i Kina.

Yokohama.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra konstitueret konsul H. Klingen,
dateret 2den mai 1901.*

Af norske skibe ankom i aaret 1900 fra fremmede lande til Yokohama med ladning 15 dr. 30 539 tons, alle dampskibe. Af disse afgik med ladning 9 dr. 18 985 tons og i ballast 6 dr. 11 554 tons.

For ordre eller reparation anløb ingen norske skibe.

Erlagte konsulatafgifter kr. 1 702.68.

Ingen svenske skibe ankom til Yokohama i aaret 1900.

Expeditionsafgifter i norske sager kr. 14,00, i svenske sager kr. 8.00.

Japans import.

Aaret 1900 opviser en mærkelig kontrast til den foregaaende periode. De vigtigste handelsartikler, der steg saa hurtig i aaret 1899 og fortsatte hermed i første del af aaret 1900, sank med endnu større hastighed i den sidste halvdel af aaret. Istedetfor ringe tilførsel og knappe forraad har man havt overfyldt marked — med daarligt udbytte for alle parter.

Totalværdien af importen er større end i noget foregaaende aar, men dette skyldes tildels den store forøgelse i værdi, idet omtrent hele aarets import fandt sted efter kontrakter, afsluttede medens priserne endnu var høje.

Graa shirting	steg saaledes i mængde	34 pct.,	men i værdi	55 pct.
Bomuldsgarn	— " —	10	— " —	40 "
Stangjern	— " —	55	— " —	100 "
Uldmusselin	— " —	40	— " —	70 "
Bomuld, ubearb.	sank saaledes i mængde	26	— " —	kun 5 "
Uld	— " —	40	— " —	10 "

Sammenligninger med tidligere aar lader sig vanskelig gjøre paa grund af de forandringer i statistiken, der er indført ved den nye tarifs ikrafttræden i januar 1899.

Meget af det lokale gode resultat i aaret 1899 skyldtes forhalede leveringer fra europæiske og amerikanske afskibere, der foraarsagede en knaphed paa et stigende marked, og man afsluttede i almindelighed, misledet af det ydre skin, altfor villig forretninger lige før prisstigningens kulmination. De forsinkede varer skibedes næsten samtidig med de senere ordres, og i den første halvdel af aaret var totalimporten 30 000 000 yen om maaneden.

En saa stor import var mere end, hvad markedet kan modtage, endog i almindelige tider, og man kan blot undre sig over, at resultaterne, da prisdaldet kom, ikke blev endnu sørgeligere, end de virkelig blev. Heldigvis for indehavere af bomulds- og bomuldswarelagere har den knappe høst i to paa hinanden følgende aar opretholdt de indenlandske priser og forhindret nogen større nedgang i værdi af de store forraad paa haanden; men endnu er det et spørgsmaal, om konsumenterne vil være istand til at købe til den høje pris, der nu er naaet.

En anden vanskelighed for importørerne var de finansielle institutters tilbageholdende politik, der skyldtes den stadige udtømmelse af guldreserven. Dette har medført en almindelig ødelæggelse af handelskrediten.

De tre ovennævnte ting: overfyldt marked, lavere markedspriser og mangel paa øjeblikkelig kredit, danner et sammentræf af uheldige omstændigheder, som det er vanskeligt at kæmpe mod, og aaret endte med meget mørke udsigter.

Import af næringsmidler. Denne handel vokser stadig, dels paa grund af den forøgede folkemængde, men særlig paa grund af den bedre leve-maade. Den eneste nedgang skyldes urolighederne i Kina, der stansede eksporten af bønner etc. fra Newchwang.

	1900.	1899.	1898.	1897.
Bønner, erter og belgfrugter	4 817 767	8 822 110	7 101 103	5 889 616
Mel	3 901 463	1 383 539	2 031 825	1 170 852
Ris	9 021 536	5 960 166	48 219 810	21 528 428
Sukker	26 606 527	17 516 038	28 389 035	19 799 090
Æg	1 243 064	826 960	492 553	337 769
Fisk, saltet	2 184 845	1 212 896	609 736	495 907
Melk, kondenseret	663 680	389 071	—	—
Yen	48 438 882	36 110 780	86 844 062	49 221 662

Bomuldsgarn. Det forløbne aar har været meget utilfredsstillende for importørerne. Det abnormt høje prisniveau fra slutningen af det foregaaende aar i forbindelse med stigende pengeknaphed har gjort aaret 1900 berygtet for forhalede afviklinger. Af forskellige grunde fandt leverandørerne markedet usedvanlig vanskeligt at bedømme, og transaktioner med uheldige resultater har altfor hyppig forekommet.

Graa shirting. Sæsonen var for denne vares vedkommende lidet bemærkelsesværdig. I „gassed“ shirting og kammerdug var kjøberne ikke paa noget tidspunkt istand til at gaa med paa de herskende priser, og følgelig har der hersket fuldstændig stilstand i omsætningen af disse varer.

Totalimporten i stykker af „greys“ i femaaret 1896—1900 var følgende:

1900.	1899.	1898.	1897.	1896.
750 117	748 320	852 630	700 300	804 900

Trykket bomuldstøi. Forretningen var ikke saa god som i det foregaaende aar, idet leveringerne, skjønt importen viser en tilvekst af 10 735 stkr., formindskedes med 73 531 stkr. Kjøbmændene beretter, at mange stykker tilhørende Osaka-handlendes billige kontrakter fandt veien til Tokio. Aaret endte med svag efterspørgsel og priser, der var langt under markedsværdien.

Italiensk bomuldstøi og „satteens“. Importen er her tydeligvis overdreven. Sammenlignet med aaret 1899 viser den en tilvekst af 110 707 stkr. Leveringerne opgik blot til 42 106 stkr. mere end foregaaende aar, og følgelig endte aaret med svære lagere.

De store bredder af twill til paraplybetræk er importeret i altfor stor mængde, og mange maaneder vil gaa hen, inden markedet vil komme sig af den nuværende overfyldte tilstand.

„Turkey Reds“. Efterspørgselen var rolig den første del af aaret, men fra august indtraadte en betydelig forandring til det bedre, og statistiken for det hele aar viser, at medens importen var mindre end i aaret 1899, var leveringerne stegne med 10 732 stkr. Muligens har den høiere pris paa graat tøj bevirket, at kjøberne mere har havt sin opmærksomhed henvendt paa vore farvede tøj, for hvilke priserne den hele tid har været meget rimelige til trods for den store stigning i bomuld.

Sort fløiel. Omsætningen har, skjønt den viser en tilvekst af 9 000 stkr. sammenlignet med aaret 1899, ikke holdt skridt med importen, der viser et overskud af 41 851 stkr.

„Victoria Lawns“. Efterspørgselen var god den første del af aaret, og de handlende havde megen fordel af kontrakterne fra foregaaende aar. Omsætningen oversteg importen, og lagrene viser en reduktion af 2 900 stkr. sammenlignet med aaret 1899.

Silkelignende satin. En smule forretning gjøres fremdeles i denne vare.

„Flonelletter“ (d. e. bomuldsfloneller). Handelen i denne branche er blevet adskillig overdrevet, og de mindre og uformuende indfødte handlende begyndte henimod aarets slutning at hæve sine kontrakter til høire og venstre under hvilkesomhelst løse paaskud og overlod paa de fremmede importørers

hænder store lagere af annullerede varer at overføres til aaret 1901. Statistiken omfatter baade uld- og bomuldsfloneller, men den største del af de ansatte lagere kan antages at bestaa af bomuld. Forretningen i den sidste vare har været meget slet, og den vil være en advarsel for importører om, hvor let en artikel paa dette marked kan ødelægges ved sterk tilførsel. Der vil vise sig at have været megen letsindig kontrakt Slutning med smaa handlende, der ikke skulde have været opmuntrede.

Italienske uldtøier. Forretningen har ikke været tilfredsstillende. Efterspørgselen var meget rolig indtil i august, da salget var ganske livligt, men straks efter blev den store nedgang paa produktionscentret kjendt og hindrede i betragtelig grad afviklingerne, der var meget langsomme mod aarets slutning.

Der er en nedgang i importen af 11 672 stkr. og i omsætningen af 25 850 stkr. i sammenligning med aaret 1899. Med moderate lagere vil vi maaske faa se et bedre resultat næste aar.

Uldtøier. Forretningerne har i det forløbne aar været særdeles utilfredsstillende for alle parter. Japanske kjøbere har øiensynlig i høj grad overvurderet sine behov, og som følge heraf blev markedet i høj grad overfyldt; leveringer var vanskelige at opnaa og blev i mange tilfælde kun ordnede med betydelige indrømmelser for den mindste afvigelse i kvalitet etc. eller endog med reduktion i prisen for delvis at dække den store nedgang i markedsværdien, selv hvor kjøberne ingen klage kunde fremføre mod varens kvalitet. Sæsonen endte med mere eller mindre nominelle priser og meget store oplag af bortkontraherede varer paa importørernes hænder.

Uldtæpper. Import 39 322 stkr. mere end i aaret 1899, omsætning 10 312 stkr. mindre. Handlende indledede ivrig kontrakter i begyndelsen i af aaret og overvurderede herunder sine behov. Resultatet var, at værdien i løbet af høsten sank langt under kontraktpriserne, hvilket bidrog til at forhale leveringerne, og mere end 50 000 tæpper maa overføres til 1901.

Traadspiger. I januar 1900 fortsatte importen i samme store maalestok som i aaret 1899. Forbruget er vokset, men har dog ikke kunnet holde skridt med importen. I juli blev det bekjendt, at de amerikanske fabrikanter havde reduceret sine priser med ca. 2.40 yen pr. keg, og siden har markedet været i stadig nedgang. Importen har taget af i betragtelig grad, men der er endnu svære oplag, tilstrækkelig for mange maanedes fremover.

	Import til Yokohama.	Import til hele Japan.
1898	108 000	240 000
1899	165 000	389 000
1900	129 000	322 000

Værdien af spigerimporten i aaret 1900 er omtrent 2 eller 3 pct. af den langt større kvantitet, der importeredes i det foregaaende aar.

Tokiofabriken blev voldsomt herjet af ildebrand i november maaned og er endnu ikke bragt i arbejdsdygtig stand.

Maskiner og jernbanematerialier. Den øgede import i denne branche er tilfredsstillende, forsaavidt som den røber, at transport- og produktionsmidlerne forøges og vedligeholdes. Japan maa gjøre fremskridt her for at udvikle sin exporthandel.

	1900.	1899.
Jernbanemateriale	yen 704 344	58 199
Skinner	„ 4 753 370	435 054
Lokomotiver og rullende materiel	„ 2 425 672	2 649 746
Maskineri	„ 7 528 806	4 892 194
Dampmaskiner og dampkjedler	„ 773 254	327 144
Materiale for broer og bygninger	„ 1 880 307	285 841
Elektriske lysapparater	„ 666 939	437 951
	yen 18 732 692	9 086 129

Japans export.

Silkevarer. Handelen i det 19. aarhundredes sidste aar frembyder intet tilfredsstillende tilbageblik: vævere, handlende og afskibere led i lige grad under den reaktion, der fulgte den exempelløse virksomhed i aaret 1899, medens det overfyldte marked lagde uoverstigelige hindringer iveien for en tilfredsstillende udvikling af handelen. Af og til har spekulation frembragt kortvarige perioder af usund virksomhed; men den nedadgaende bevægelse har tydelig nok været den herskende aaret igjennem, og priserne var ved aarets slutning ca. 30 pct. lavere end for et aar tilbage.

Twill. Da det europæiske marked i aaret 1899 blev overfyldt med denne sort vævning, kom varen i miskredit, og foreløbig vil der sandsynligvis blive liden efterspørgsel efter dette engang saa populære stof.

„Kaiki“ og modevarer. Handelen viser en absolut tilbagegang, idet exporten var ca. 40 pct. mindre end det foregaaende aar.

Tørklæder. Der var intet specielt bemærkelsesværdigt i denne branche. Aaret viser nogen tilvekst sammenlignet med aaret 1899 og endte under ret tilfredsstillende vilkaar.

Kobber. Skjønt priserne gennemsnitlig var høiere i aaret 1900 end i aaret 1899, viser exporten fra Japan i aaret 1900 en nedgang, idet den kun beløb sig til ca. 17 600 tons mod ca. 21 100 tons i aaret 1899. Denne omstændighed skyldes uden tvivl tildels forøget konsumtion i hjemlandet.

Fiskeolie. Lagrene var i januar 1900 overordentlig smaa, og da vinterfangsten i nord var ringe, blev kun smaa kvantiteter exporteret. Da det indenlandske marked fremdeles var gunstigt, lykkedes det derfor de japanske handlende efterhaanden at stipulere høiere priser for oljen fra sommerfangsten, skjønt denne kastede af sig saa meget som omkring 4 000 tons olie for export.

Almindelige bemærkninger.

At Japans handel med fremmede lande vedblivende vokser, viser en sammenligning mellem statistiken for det sidstforløbne aar og for aaret 1899; værdien af import og export i aaret 1899 beløb sig til 435 331 820 yen og i aaret 1900 til 491 548 879 yen, altsaa en tilvekst i aaret 1900 af 56 217 059 yen. Japans export i det sidstforløbne aar viser en tilbagegang, sammenlignet med aaret 1899, af næsten 11 millioner. Dette er dog ikke forbausende, naar man anstiller en sammenligning med aaret 1898, idet totalexporten i dette aar var blot 165 700 000 y. mod næsten 215 000 000 y. i aaret 1899, altsaa en tilvekst i et aar af næsten 50 millioner y.; et saadant forhold kunde neppe ventes at vedvare. Nedgangen i exportværdien i aaret 1900 skyldes hovedsagelig raasilke (næsten 18 mill.), bomuldsgarn og ris, men nedgangen i disse varer er delvis opveiet ved en tilvekst i exportværdien af „habutai“, silketørklæder, bomuldsvarer, straaflætninger og kul. Exportens tilbagegang synes dog ikke at betegne nogen aftagen i Japans produktionsevne, men skyldes hovedsagelig sidste aars stagnation paa raasilke-markedet samt urolighederne i Kina, der for tiden sætter dette land ud af stand til at modtage de japanske spinderiers produkter, — omstændigheder, der naturligvis i sin tid vil bortfalde og ikke længere virke hemmende paa exporten.

Handelsbalancen vedbliver at være i høj grad mod Japan; sammenlignet med exporten viser importen i 1900 et overskud af mere end 83 millioner yen.

I aarene 1898 og 1899 var overskuddet af importen henholdsvis ca. 111½ mill. og ca. 5½ mill. yen, men kontrasten mellem disse tal skyldes en tilvekst i import det førstnævnte aar paa grund af den forestaaende indførelse af ny tarif, og en heraf følgende betydelig nedgang i import det følgende aar. Værdien af export og import har aldrig vist en saa stor difference som i aaret 1900 med undtagelse af aaret 1898 (grunden hertil er ovenfor nævnt); de importartikler, der viser den største tilvekst, er: bomuldsgarn, maskiner og dele deraf, metaller (særlig jernbaneskiner og de fleste sorter jern- og staalvarer), indigo, papir, musseliner, klæde, shirting, fløiel, petroleum, ris og sukker. Tilveksten er i enkelte tilfælde tildels at tilskrive varens forøgede værdi, f. ex. petroleum.

Fragterne. I de første 4 maaneder af aaret 1900 opretholdt „The Conference Steamship Owners“ i London og kontinentalruterne det foregaaende aars rater og fastsatte den 1ste mai en forhøjelse af 5 sh. pr. ton. Fragterne var ved aarets slutning 50 sh. for stykgods (45 sh. for klasse B.) og 27.50 yen for silkeaffald pr. 40 kubikfod.

For New York via kanalen var fragterne rolige. Ved aarets begyndelse 35 sh. pr. ton og tidlig i the-sæsonen oppe i 45 sh., men sank snart til 30 sh. og forblev derved til aarets slutning.

For Stillehavstraden til Amerika og Kanada var der som regel tilstrækkelig tonnage hele året igjennem, og ratene forblev uforandrede: for the $1\frac{1}{2}$ cents pr. pund og for varer, der beregnes efter maal, \$ 10.00 pr. 40 kubikfod til New York og „overland points“.

Enkelte norske dampskibe var beskæftiget i Stillehavs-traden (til Portland, Or.; San Francisco og San Diego), mest i maanedsbefragtning.

Oprindelsesbeviser. Den første del af året vedblev disse dokumenter at være importørerne en kilde til besvær og tab, da løftet om skyldig hensyntagen og liberal behandling af autoriteterne i tilfælde, hvor særlige omstændigheder var tilstede, ikke opfyldtes.

Det er derfor, om man vil undgaa vanskeligheder og tab, ønskeligt, at alle vareforsendelser ledsages af saadanne certifikater, hvilke, i forbigaaende sagt, kan udstedes af præsidenten for handelskammeret, borgermesteren eller politimesteren paa fabriktionsstedet.

Tarifen. Til vejledning for toldbodens vurderingsmænd har finansdepartementet udgivet en „tarif“ med en „Classification of Imports“. Denne, mente man, vilde forenkle vurderingsmændenes pligter og være en bekvemmelighed for importørerne, men „klassifikationens“ betydning er fuldstændig tilintetgjort ved en tilkjendegivelse fra autoriteterne om, at toldboderne ikke er absolut bundet deraf. Resultatet har været, at tolden er blevet vilkaarlig ansat, og mangen protest er indløbet til toldboden mod de paalagte afgifter og klassifikationen af varer, men uden noget resultat for importørerne, og i tilfælde af appel til finansdepartementet — i et antal af næsten 100 — er toldbodens afgjørelse gennemgaaende blevet opretholdt. Loven er paa dette punkt meget utilfredsstillende, idet appelsagerne behandles hemmelig, og importørerne ingen leilighed gives til at lade sig repræsentere.

Guldmyntfoden. Det er nu mere end tre aar, siden Japan forlod sølvmyntfoden og optog guld som eneste myntfod, idet forandringen traadte i kraft den 1ste oktober 1897. Takket være den lave værdimaaler, der indførtes, nemlig 1 yen i guld = 5 sh. $\frac{1}{2}$ d, synes heldigvis hverken landets udenrigske eller dets indenrigske handel at være uheldig paavirket, ja hvad udenrigshandelen angaar, har forandringen endog efter al sandsynlighed bidraget til Japans fordel.

Saalænge guldmyntfoden opretholdes i sin nuværende naturlige og utvungne form, synes det ikke, som om uheldige virkninger af forandringen fra sølv til guld kan ramme handelen; men i tilfælde af, at beskyttende forholdsregler maa tages for at bevare guldet som følge af et fortsat afløb fra landets reservebeholdning, hvilket en ugunstig handelsbalance vilde nødvendiggjøre, vil baade Japans udenrigshandel og indenrigshandelen lide derunder, og følgerne vil blive alvorlige.

Skjønt den gangbare mynt i Japan nominelt er guld-yen'en, er det virkelig cirkulerende omsætningsmiddel papirpenge, nemlig Japans banks sedler, der kan indveksles i guldmynt til pari ved bankens kontorer i Tokio og Osaka.

Vekselkursen. Gjennem hele året 1900 stod kurserne lavt og fluk-

tuerede meget lidet. Kursen for a vista bankveksler paa London begyndte den 3die januar med 2 sh. $\frac{3}{8}$ 3 pr. yen, faldt den 2den marts til 2 sh. $\frac{5}{16}$ d og den 8de marts til 2 sh. $\frac{1}{4}$ d, men gik den 13de juli atter op til 2 sh. $\frac{5}{16}$ d, paa hvilket standpunkt den forblev for resten af aaret.

Guatemala.

*Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul H. Payens,
dateret 1ste november 1901.*

Den norske skibsfart i aaret 1900. Til havnene ved Stillehavs-kysten af republikken Guatemala ankom ingen norske fartøier; derimod ankom der til havnene Puerto Barrios og Livingston ved Atlanterhavskysten efter forlydende adskillige norske skibe befragtede af „The United Fruit Co.“ i frugttraden mellem disse havne og New Orleans og Mobile. En konkurrerende linje skal nu ogsaa have begyndt at befragte norske skibe i denne fart. Af mangel paa vicekonsuler i de to havne foreligger ingen opgave over skibsfarten paa samme. Til republikken Salvador ankom ingen norske skibe. Hvad republikken Honduras angaar, ankom til Amapala ved Stillehavskysten ingen norske fartøier; derimod androg den norske skibsfart paa de tre havne ved Atlanterhavskysten i aarets 7 første maaneder til følgende tal: Puerto Cortez 30 skibe dr. 17 920 tons, Trujillo 8 skibe dr. 3 152 tons og La Ceiba 58 skibe dr. 21 909 tons. I den betydelige frugttrade mellem disse havne og de Forenede Stater anvendes næsten udelukkende norske fartøier. For republikken Nicaraguas vedkommende ankom til Corinto (Stillehavskysten) ingen norske skibe; derimod ankom til Bluefields med ladning 82 norske fartøier dr. 31 865 tons og i ballast 19 fartøier dr. 8 779 tons. Af disse skibe erlagdes i konsulatgifter \$ 329.04. Fartøierne var befragtede af „The United Fruit Co.“ og „The Bluefields Steamship Co., Ltd.“ i maanedsbefragtning. I republikken Costa Rica var anløbet af norske fartøier, som følger: til Port Limon 64 skibe dr. 26 021 tons og til Puntarenas 4 skibe dr. 3 036 tons. Til Port Limon ankom 20 svenske fartøier dr. 16 690 tons.

Republikken Guatemala var i aaret 1900 befriet fra saavel indre som ydre uroligheder og ufred. Handelsforbindelserne med de 5 stater i Mellemamerika er blevet styrket ved et dekret, som tilsteder toldfri indførsel til Guatemala af disse landes egne produkter; desuden er der ogsaa med andre lande, specielt Chile, afsluttet traktater, som vil tjene til at opbølge handelen. I den finansielle situation indtraadte der i aaret 1900 ingen væsentlig forandring. Adskillig preserende indre gjæld, hvoriblandt resterende løn til regjeringsfunktionærer, blev konverteret ved udstedelse af obligationer. Veiskatten blev stillet som sikkerhed for et statslaan, og de udstedte obligationer i kaffetolden blev diskonterede. Paa grund af mangel paa cirkulerende sølvpenge lod regjeringen mynte nikkelpenge til en værdi af 2 millioner pesos.

Importen. Den høie kurs, som har hersket de to sidste aar, har bidraget til at bringe importen ned paa det lavest mulige niveau, og nogen væsentlig forandring heri kan ikke ventes, før landets mynt gennem et kursfald

atter bibringes større kjøbeevne. Værdien af Guatemalas samlede import var i aaret 1900 \$ 3 127 102 amer. guld.

Exporten, der væsentlig omfatter kaffe, bananer, tømmer, huder og viskelæder, opgik til et beløb af \$ 1 138 085 amer. guld. Landets hovedprodukt, kaffe, gav i aaret 1900 et godt udbytte, og der opnaaedes fordelagtige priser paa det udenlandske marked. Kaffedyrkningen er i Guatemala ganske lønnende, men man frygter for denne næringsvejs fremtid paa grund af den overproduktion paa verdensmarkedet, der truer med at gjøre sig gjældende, forsaarsaget ved den forcerede dyrkning i Brasilien.

Calcutta.

Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul S. E. Voigt.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Calcutta 2 dampskibe dr. 1 987 og 2 075 tons; sidstnævnte, der gik i kultraden, anløb imidlertid i det hele 11 gange, hvorved der fremkommer et samlet antal af 12 anløb — i ballast — og 24 812 tons. Ved afgangene medførte disse skibe ladning, førstnævnte af stykgods, sidstnævnte som anført af kul. Bruttofragter £ 6 500. 0. 0 + maanedsfragt (£ 1 450. 0. 0 pr. maaned).

Ingen norske skibe anløb for ordre eller reparation.

Ingen svenske skibe ankom til Calcutta i aaret 1900.

Konsulatafgifter af norske skibe £ 43. 4. 4.

Hungersnøden i aaret 1899—1900 fortsatte gennem første halvdel af perioden 1900—1901, indtil regntiden indtraadte. Regnet faldt da noksaa uregelmæssig, idet det i enkelte distrikter var mere eller mindre utilstrækkeligt, medens det paa andre steder forsaarsagede oversvømmelser. I Calcutta var der i september en oversvømmelse, som varede en hel uge, og i enkelte af byens hovedgader maatte man i flere dage benytte baad for at komme frem.

Pesten har endnu ikke forladt landet og hersker fremdeles i byen Calcutta, hvor dødelighedsprocenten i aaret 1900—1901 gik op til 43.5, hvoraf omtrent en fjerdepart tilskrives pesten.

Byen Calcuttas folkemængde udgjorde ved folketællingen i aaret 1901, forstæderne iberegnet, 843 487 indbyggere.

Høsten af ris og oliefrø var mindre god; jutehøsten var noksaa ringe i enkelte distrikter, men bedre i andre; indigohøsten var god, og vinteren var meget gunstig for sukkeravlen. Bengalens regering har nu begyndt at træffe foranstaltninger til ophjælp af indigo- og sukkerindustrien; den første har nemlig lidt meget under konkurrancen med den kunstige indigo, og man søger nu at ophjælpe denne næringsgren ved gennemførelse af en billigere produk-

tionsmethode. Hvad sukkeravlingen angaar, saa er Indien et af de lande, der har det største areal sukkermarker i verden, men dyrkningsmetoden er endnu meget primitiv, og udbyttet derfor saavel i kvantitativ som i kvalitativ henseende lidet tilfredsstillende.

Handelen. Britisk Indiens samlede handelsomsætning med fremmede lande udgjorde:

	Export.	Import.
I aaret 1899—1900	rs. 916 703 766	rs. 1 169 262 278
- „ 1900—1901	„ 927 414 933	„ 1 148 883 349

Calcuttas væsentlige import bestod af: bomuldsvarer for 159 millioner rs., metaller 32, olie 18, sukker 16, maskiner 10, uldvarer 9, isenkram 8, jernbanemateriel 6 og spirituose drikke 5 millioner rupees. Importen af smedejern udgjorde fra England 57 665 tons, fra Belgien 16 280 tons og fra Amerika (væsentlig spiger og skruer) 716 tons. Af staal indførtes fra England 22 977 tons, Belgien 18 635 tons og Tyskland 1 919 tons. Blandt det indførte jernbanemateriel var der træsleepers for 109 106 rs. Blandt importen af isenkram forekommer landbrugsredskaber med en værdi af 648 483 rs. Billige emailerede kogekar etc. af jern er meget efterspurgt i Indien, men paa grund af den sterke import fra Østerrige er markedet for tiden noget overfyldt.

Fyrstikimporten udgjorde i værdi:

	Til hele britisk Indien.	Til Calcutta.
I 1898—1899	rs. 3 797 894	rs. 1 111 737
- 1899—1900	„ 3 475 938	„ 1 030 342
- 1900—1901	„ 3 980 573	„ 1 103 492

Fra England kom i aaret 1900 kun fyrstikker til en værdi af rs. 5 885, og næsten hele importen fra det øvrige Europa kom fra Norge og Sverige; importen fra disse lande udviser imidlertid en formindskelse af 3 pct., hvorimod importen af japanske fyrstikker tiltrods for den daarligere kvalitet udviser en værdi af rs. 350 000.

Exporten af indiske kul er i stadig vekst og opgik i aaret 1900—1901 til 1 182 860 tons, hvoraf over halvdelen anvendtes til bunkerkul, medens omkring $\frac{1}{3}$ blev skibet til Ceylon. Af raa bomuld udførtes 10 930 tons. De indiske bomuldsspindrier gennemgik paa grund af de høje priser paa raamaterialet og den formindskede efterspørgsel i Kina og i hjemlandet en streng krise. Gjennemsnittsprisen paa ris var i aaret rs. 5. 8. 5 pr. cwt. mod rs. 5. 6. 3 i det foregaaende aar. Exporten af raa huder var i aaret 1900—1901 endnu større end i det foregaaende aar, nemlig 46 618 tons; prisen var gennemgaaende noget højere end i det sidstforløbne aar, nemlig rs. 44. 2. 1 pr. cwt. mod rs. 43. 3. 0. Den indiske garveriindustri er i rask opkomst. Exporten af indigo udgjorde 97 506 indiske „maonds“ mod 80 412 i det foregaaende aar, og gjennemsnittsprisen var rs. 161 mod rs. 203; udførselen er betydelig stigende til levanten, Assyrien, Persien, Egypten og Japan. Juteexporten udgjorde 591 513 tons mod 462 115 tons i det fore-

gaaende aar; fine kvaliteter var knappe, og priserne var høie. Jute-spinderierne er i stadig opkomst i Indien og konsumerer nu mere raa jute, end hele Europa tilsammen; Amerika er det største marked for indiske jutesække og strie; der udførtes i aaret 1899—1900 166 153 381 stkr. sække og 306 268 804 yards strie og i aaret 1900—1901 200 098 956 stkr. samt 364 926 641 yards. Exporten af the udgjorde i aaret 1900—1901 182 084 384 lbs. mod 167 813 657 lbs. aaret forud; gennemsnitsprisen var den laveste, som er blevet noteret paa 10 aar, nemlig $7\frac{11}{12}$ annas pr. lb., mod $8\frac{3}{4}$ i det foregaaende aar. I forbindelse hermed kan merkes, at importen af the-kasser i aaret opgik til en værdi af rs. 2 267 925, hvoraf metalkasser for ca. rs. 1 365 000 og trækasser for ca. rs. 903 000. Metalkasser synes nu at blive mindre populære, og det er blevet udtalt, at den hensigtsmæssigste emballage for theen er trækasser, naar de er tilstrækkelig udforede med bly; de japanske kasser skal være de bedste, da de falder jævner ud end de andre (ogsaa end de skandinaviske) og derfor giver en jævner tara. Dette er en omstændighed, som fabrikanter af thekasser bør merke sig.

Kursen var det hele aar næsten uforandret og udgjorde gennemsnitlig 15.973 pence pr. rupee mod 16.07 det foregaaende aar.

Skibsfarten. I hele Indien ind- og udklareredes fra og til fremmede lande i aaret 1900—1901 8 302 skibe dr. 8 269 434 tons mod 8 528 skibe dr. 8 627 486 tons det foregaaende aar. I Bombay var forholdet henholdsvis 522 skibe dr. 1 188 159 tons og 495 skibe dr. 1 106 194 tons.

Konsulatets kontor er i Commercial Buildings nr. 3; kontortid kl. 11—5, lørdage kl. 11—1. Telegrafadresse: „Norsk“, Calcutta, eller „Sverige“, Calcutta.

Å

Barranquilla.

Til Puerto Columbia ankom ifølge opgave fra vicekonsulatet i Barranquilla i aaret 1900 15 norske skibe dr. 12 635 tons i ballast. Samtlige skibe afgik ladede med levende kvæg, med undtagelse af ét, der afgik i ballast.

Aden.

For reparation og indtagelse af kul anløbtes Aden i aaret 1900 af 4 norske fartøier dr. 6 879 tons.

Ingen svenske fartøier anløb havnen.

Bridgetown, Barbados.

Til Barbados ankom i aaret 1900 fra fremmede lande med ladning 19 norske fartøier dr. 19 689 tons (hvoraf 15 dampskibe dr. 17 825 tons) og i ballast 49 fartøier dr. 27 521 tons (hvoraf 3 dampskibe dr. 3 506 tons). Der afgik til fremmede lande med ladning 18 norske fartøier dr. 18 511 tons (hvoraf 14 dampskibe dr. 16 647 tons) og i ballast 51 fartøier dr. 29 048 tons (hvoraf 2 dampskibe dr. 2 342 tons).

Af svenske skibe ankom med ladning 1 dr. 235 tons og i ballast 6 dr. 3 370 tons; alle seilskibe.

Levuka, Fijiøerne.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Levuka fra fremmede lande 11 dr. 9 258 tons i ballast og 3 dr. 1 449 tons med ladning. Samtlige i aaret 1900 udklærede skibe afgik til fremmede lande med ladning, hovedsagelig bestaaende af coprah.

Ingen svenske skibe ankom til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier £ 23. 10. 2.

Indhold: **Aden** s. 1103. — **Algier** s. 1019. — **Archangelsk** s. 1053. — **Bangkok** s. 1092. — **Barranquilla** s. 1103. — **Bridgetown, Barbados** s. 1104. — **Calcutta** s. 1101. — **Dresden** s. 1046. — **Guatemala** s. 1100. — **Hamilton, Bermuda** s. 1041. — **Hannover** s. 1045. — **Havre** s. 1009. — **Kjøbenhavn** s. 1042. — **Levuka, Fijiøerne** s. 1104. — **Moskwa** s. 1034. — **München** s. 1090. — **Papeete, Tahiti** s. 1029. — **Singapore** s. 1030. — **Stanley, Falklandsøerne** s. 1092. — **Wien** s. 1050. — **Willemstad, Curaçao** s. 1029. — **Yokohama** s. 1093.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1901.

Udgivet ved

No. 22. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1901.**

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

Galatz.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul S. Mendl, dateret 30te november 1901.

Til distriktets havne ankom i aaret 1900 kun 3 norske fartøier, alle dampskibe, nemlig 2 dr. 2 806 tons til Braila og 1 dr. 1 441 tons til Soulina. Samtlige skibe ankom i ballast og afgik med ladning til fremmede lande.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe i Braila fr. 247.20 og i Soulina fr. 127.08, tilsammen fr. 374.28.

Intet svensk fartøi anløb i aaret 1900 nogen rumænsk havn.

Følgerne af den krise, som Rumænien gjennemgik i aaret 1899, opveiedes for en del i aaret 1900 ved en høst, som, skjønt den med hensyn til korn kun gav et middelmadaigt udbytte, var usædvanlig rig, hvad oljefrø angaar. Dette var saa meget heldigere, som denne høst foregaar allerede saa tidlig som i mai maaned. Rumæniens export af oljefrø androg i aaret 1900 til 168 421 tons (mod kun 12 410 tons i aaret 1899) til en værdi af ca. 40 millioner francs.

Skibsfarten paa Donau over Soulina, som er den vigtigste kornexportby fra landene ved nedre Donau, Rumænien, en del af Bulgarien, de russiske Donauprovins og strækningerne langs floden Pruth, udgjorde i aaret 1900 1 101 udgaaende fartøier dr. 1 252 509 tons (hvoraf 875 dampskibe dr. 1 198 524 tons og 226 seilskibe dr. 53 985 tons) eller 182 142 tons mere end i aaret 1899. I denne skibsfart deltog efternævnte nationer med følgende drægtighed: England 458 921 tons, Grækenland 256 128 tons, Østerrige-Ungarn 131 503 tons, Italien 129 426 tons, Rusland 89 418 tons, Tyrkiet 51 822 tons, Rumænien 43 156 tons, Frankrige 31 702 tons, Tyskland 22 429 tons, Spanien 15 606 tons, Danmark 6 605 tons, Holland 5 533 tons, Norge 4 842 tons. Englands andel i denne fart er gaaet ned fra 61 pct. af den samlede drægtighed i aaret 1897 til ca. 37 pct. i aaret 1900. Over Soulina udførtes i aaret 1900 1 644 722 tons korn og frø mod 1 286 093 tons i aaret 1899. Der indførtes i aaret 1900 over Soulina 76 479 tons kul (hvoraf 46 481 tons fra England) mod 254 911 tons i aaret 1899. Nedgangen i denne import skyldes tildels den af krisen i aaret 1899 forarsagede almindelige stagnation i forretningerne, dels den omstændighed, at saavel jernbanerne som fabrikerne mere og mere begynder at anvende raa indenlandsk petroleum som brændemateriale istedetfor kul. Af russisk petroleum indførtes i aaret 1900 10 290 tons mod 9 841 tons det foregaaende aar; denne vare er næsten udelukkende bestemt for Bulgarien og Serbien. De af den europæiske kommission drevne gennemskjærings- og uddybningsarbejder i flodmundingen og Soulinaarmen har været kronet med alt ønskeligt held. Minimumsdybden i

mundingen ved Soulina holdt sig i hele aaret 1900 i 24 engelske fod og var i Soulinaarmen i oktober $17\frac{3}{4}$ fod samt varierede i de 10 maaneder af aaret, da skibsfarten er aaben, mellem $17\frac{3}{4}$ og $21\frac{1}{2}$ fod. Den gennemskjæring, som vil forkorte reisen mellem Braila og Soulina med ca. 5 mile, vil antagelig blive fuldført aaret i 1902. Ingen sjøulykker fandt sted i Soulinamundingen i aaret 1900, men paa floden mellem Braila og Soulina strandede 3 dampere, der imidlertid let bragtes flot igjen. Nedre-Donau blev under vinteren 1899—1900 isbelagt den 21de december og blev atter isfri den 1ste februar; vinteren 1900—1901 laa isen imidlertid kun fra 6te januar til 9de februar.

Over havnen Constanza exporteredes i aaret 1900 112 873 tons varer af forskjellig slags (hvoriblandt 56 040 tons korn og 47 256 tons petroleum) mod 62 048 tons i det foregaaende aar. Rumæniens export af petroleum tager hovedsagelig veien over denne havn, der frembyder mange bekvemmeligheder med hensyn til transporten, bl. a. føres oljen fra et 4 km. fra havnen liggende reservoir gennem en rørledning direkte ombord i dampskibenes beholdere. Regjeringen har sat igang forbedringsarbejder i havnen, der i aaret 1900 besøgte af 413 dampskibe dr. 494 084 tons og 60 seilskibe dr. 5 618 tons, tilsammen 476 fartøier dr. 499 702 tons, mod 602 fartøier dr. 578 590 tons i aaret 1899. En kai med en længde af 550 meter er under arbeide; den vil blive forsynet med jernbanespor og kunne anløbes af dampere med et dybgaaende af 8 meter. Kulimporten over Constanza gik ned fra 78 027 tons i aaret 1899 til 43 780 tons i aaret 1900, og den samlede import fra henholdsvis 139 100 tons til 74 090 tons.

Donaus biflod Pruth er farbar i en strækning af 350 km. fra munden for lægtre paa indtil 100 reg.-tons; de gaar tomme op, trukne af okser og undertiden slæbte af bugserbaade og driver med strømmen nedover igjen, ladede med korn; i denne fart anvendtes i aaret 1900 260 lægtre dr. ca. 25 000 tons. Skibsfarten paa floden afbrydes, foruden af is i vintertiden, ogsaa af den lave vandstand, der kan gaa ned til 2 eng. fod. Uddybningsarbejder paagaar, drevne af de tre interesserede stater, Rusland, Østerrige-Ungarn og Rumænien, i fællesskab.

Rumæniens udenrigshandel udviser i aaret 1900 den mærkværdighed, at exporten for første gang oversteg importen, og det endog med det betydelige beløb af 63 millioner francs. Dette skyldtes krisen i aaret 1899, som bevirkede, at en stor del af de i dette aar indførte varer ikke blev afsatte, men blev liggende paa lager til ud i aaret 1900, i hvilket aar behovet for import derfor blev saa meget mindre. Værdien af handelsomsætningen stillede sig i de to nævnte aar, som følger:

	Import.	Export.
I aaret 1899 . . .	frcs. 333 268 000	frcs. 149 120 000
- " 1900 . . .	" 216 986 000	" 280 000 000

Den ringe export i aaret 1899 skyldes den i Rumænien i dette aar indtrufne misvekt. De vigtigste importartikler var tekstilvarer (i aaret 1899 ca. 39 pct. og i aaret 1900 ca. 30 pct. af den samlede import), metaller og fabrikater deraf (i aaret 1899 23 pct., i aaret 1900 24 pct.). Med hensyn til exporten udgjorde korn, frugter, grønsager og oljefrø i aaret 1899 ca. 70 pct. og i aaret 1900 ca. 78 pct. af den samlede værdi.

Importen til Rumænien fra Norge og Sverige udgjorde:

	1899.		1900.	
	Kg.	Værdi i frs.	Kg.	Værdi i frs.
Bolter, skruer, søm etc.	1 947	973	4 052	2 027
Gjenstande af kobber, bronze etc. . .	75	448	23	182
Stene, almindelige og lithografstene .	—	—	14 880	595
Maskiner og apparater	110	550	47	235
Fiskeolje	432	345	229	183
Tøier og stoffe	—	—	224	1 344
Chokolade	398	1 194	107	321
Konserver, kjød, fisk etc.	4	40	327	817
Fotografier, gravørarbejder etc. . .	16	234	18	234
Bøger etc.	—	—	40	280
Konserverede frugter etc.	—	—	101	253
Konvolutter, lommebøger etc. . . .	26	78	14	84
Gjenstande af pap, papir	12	72	25	125
Do. - læder, kortvarer	63	326	—	—
1 vogn	—	100	—	—
Andre artikler	—	126	—	199
Ialt	—	4 486	—	6 879

I aaret 1897 beløb importen sig til frs. 41 328 og i aaret 1898 til frs. 12 929.

Exporten fra Rumænien til Norge og Sverige udgjorde i aaret 1899 4 057 607 kg. petroleum og raa jordolje til en værdi af frs. 405 760. I aaret 1900 udgjorde exporten:

Petroleum og raa jordolje . . .	5 998 878 kg.	frs. 599 888
Vine paa flasker og krukker . .	221 ”	” 663
Bøger etc.	68 ”	” 544
		frs. 601 095

Det er imidlertid utvilsomt, at exporten har været betydelig større, idet der ganske vist er skibet forskellige ladninger korn fra rumænske havne til de forenede riger, især til Bergen, men da konnossementerne gjerne lyder paa reise til Gibraltar for ordre, er disse skibninger antagelig i statistiken gaaet ind under Storbritannien. Hvad importen angaar, er det meget sandsynligt, at noget lignende er tilfældet der paa grund af omladning i fremmede lande.

Finanser. For at afhjælpe det underskud, der forårsagedes af krisen i aaret 1899, og for at tilvejebringe ligevegt i sit budget har den rumænske regering indført et besparelsessystem i den offentlige administration, bestaaende i en reduktion i funktionærernes løn og en indskrænkning i deres antal, hvorved man har opnaaet en reduktion i udgiftsbudgettet af ca. 27 millioner francs. For at kunne dække det finansielle behov har staten solgt sine aktier i Rumæniens nationalbank, til et nominelt beløb af 4 millioner francs, for 14 millioner francs. Desuden har nationalbanken stillet til regeringens disposition

et rentefrit laan paa 15 millioner francs, der kan afbetales indtil aaret 1930. Til gjengjæld er bankens privilegier forlængede med et tidsrum af yderligere 10 aar, eller indtil 1930, hvorhos den har erholdt ret til i nødsfald at reducere metalbeholdningen til 33 pct. af seddelomløbet. Monopolet paa salg af cigaret-papir er overdraget et konsortium for 12 aar mod en godtgjørelse af ca. 12 millioner mark. Statsgjælden udgjorde den 1ste januar 1901 ca. 1 450 millioner francs og annuitetssummen heraf androg for aaret 1901—1902 til ca. 86 millioner francs.

Nationalbankens diskontofod, som den 31te december 1898 udgjorde 5 pct., steg i aaret 1899 til 9 pct. og faldt derefter i aaret 1900 ned til 8 pct. Checkkurserne var den 31te december 1900, som følger: London 25.65, Paris 102.10, Wien 1.07 $\frac{1}{2}$ og Berlin 125.30.

Agerbruget. Rumæniens vigtigste kornsorter er mais, hvede og byg. Maishøsten for aaret 1901 ser meget lovende ud, hvilket for den rumænske bondestand er en omstændighed af stor betydning.

Af fisk indførte Rumænien i aaret 1898/99 ca. 3 $\frac{1}{2}$ million kg. og exporterede isamme tidsrum ca. 5 $\frac{1}{2}$ million kg., væsentlig til Østerrige-Ungarn.

Kvægavlen. Rumænien exporterede i aaret 1900 8 912 stkr. hornkvæg til en værdi af fr. 1 782 400. De rumænske køer udmerker sig ikke som gode melkekøer, men melken giver et fortrinligt smør; okserne gjør god tjeneste som arbejdsdyr. Regjeringen gjør meget for at ophjælpe svineavlen, der for Rumænien er en meget vigtig næringsvei, og der udførtes i aaret 1899 7 407 stkr. svin til en værdi af fr. 370 350. Faareavlen gaar tilbage; udførselen udgjorde i aaret 1899 24 120 stkr., værdi fr. 241 200. Af heste indfører Rumænien — fra Rusland og Ungarn — aarlig ca. 6 000 stkr. til en værdi af 1 $\frac{3}{4}$ million francs.

Petroleum. Produktionen af denne vare er steget betydelig i de sidste aar og vil endnu kunne udvides i en betydelig maalestok. Exporten af raa og raffineret petroleum udgjorde i aaret 1900 73 393 tons, hvoraf ca. 6 000 tons gik til Norge og Sverige. Prisen paa raffineret petroleum fluktuerede under aarets løb temmelig betydelig og faldt fra fr. 15.00 ved aarets begyndelse til fr. 6.60 pr. 100 kg., leveret paa jernbanevogn ved fabriken.

Salt. Rumæniens export af stensalt er endnu ringe i sammenligning med den udtømmelige rigdom, som landet besidder af dette produkt, og indskrænker sig til Serbien og Bulgarien, men det er hævet over enhver tvil, at det rumænske salt, der paa grund af sin store holdbarhed kan forsendes uemballeret, ogsaa maatte kunne leveres til andre markeder.

Kornpriserne var i aaret 1900, som følger:

Hvede . . .	fr. 9.75 à 12.00	} pr. hektoliter f. o. b. Galatz eller Braila.
Mais . . .	„ 6.75 à 8.50	
Rug . . .	„ 7.30 à 9.50	
Byg . . .	„ 5.25 à 7.40	

Fragterne pr. dampskib fra Braila til England eller kontinentet fluktuerede mellem 10 sh. 3 d og 20 sh. pr. ton à 2 240 lbs. for hvede og mais, 2 220 lbs. for rug og 2 050 lbs. for byg. For Middelhavshavne varierede fragterne mellem fr. 13.00 og 16.50. De højeste fragter betales i september og de laveste i april.

Sundhedstilstanden har været meget tilfredsstillende, og ingen epidemiske sygdomme har hersket i landet. Heller ikke er der forekommet kvægsygdomme af nogen større betydning.

Genf.

Aarsberetning for aaret 1900 fra generalkonsul C. F. de Geer.

Den schweiziske urfabrikation er fremdeles meget blomstrende, og exporten steg i aaret 1900 med 9 millioner ure, idet den udgjorde 120 millioner mod 111 millioner i det foregaaende aar. Hertil kommer endnu endel Genfer luxus- og præcisionsure, Locler skibskronometre og forskellige sorter ure fra Neuchâtel.

Som nævnt i tidligere beretninger er den naturlige drivkraft blevet meget udnyttet i de sidste aar, og da man mangler udtømmende love angaaende benyttelsen af denne kraft, er man nu beskjæftiget med udarbejdelsen af saadanne.

Fabrikationen af bijouterivarer er i aftagende, hvilket maa tilskrives den paa grund af streikerne stedfundne udvandring af dygtige arbejdere. Fabrikationen af urkjedder er dog endnu ganske betydelig og staar i Schweiz særdeles høit.

Hvad angaar afslutningen af handelstraktater, synes der at være sympati for frihandelssystemet i den hensigt at bevare de nuværende markeder for den schweiziske industri, idet man nemlig paa grund af forholdet til Rusland og de Forenede Stater tildels har tabt terræn i disse lande.

Schweiz exporterede i aaret 1900 for ca. 10 millioner francs chokolade, ca. 27 millioner francs kondenseret melk og ca. 48 millioner francs ost.

Af indførselsartikler til Schweiz fra Norge og Sverige i aaret 1900 kan nævnes:

Raa huder 78 q., rujern og skrabjern 15 637 q., jernbaneskiner etc. 19 537 q., do. samt stangjern, grovere dimensioner 5 120 q., rør, trukne, valsede 187 q., arbeider af smedjern 89 q., do. do. fortinnede, forzinkede etc. 304 q., juvelerarbeider 15 q., (værdi 2 075 fr.), fersk fisk 950 q., papir (skriv- og trykpapir) 148 q.

Af udførselsartikler til Norge og Sverige fra Schweiz i aaret 1900 kan nævnes:

Farvestoffe	229	q., værdi	fr.	17 422
Anilinfarver	418	" — "	"	306 006
Gravørarbejder, fotografier etc.	3	" — "	"	13 161
Instrumenter og apparater til videnskabelig brug	4	" — "	"	11 267
Elektriske apparater etc.	30	" — "	"	24 492
Musikinstrumenter	8	" — "	"	8 478
Lommeure i nikkel	19 147	" — "	"	169 727
Do. i sølv	99 305	" — "	"	1 303 147
Do. i guld	13 788	" — "	"	686 060
Kronometre etc.	16	" — "	"	9 425
Urdele, færdige	5	" — "	"	48 399
Do., halvfærdige	1	" — "	"	7 924
Dynamomaskiner	1 656	" — "	"	343 207
Maskiner for mølleindustrien	122	" — "	"	12 290
Do. „ trikotage- og strømpefabriker	35	" — "	"	15 410
Traad, almindelig grov	361	" — "	"	78 596
Do. tvundet	15	" — "	"	7 848
Do. farvet, almindelig	259	" — "	"	64 688
Tøier, farvede	42	" — "	"	21 076
Vævede kniplinger etc.	3	" — "	"	9 053
Broderier, maskinvirkede, garniturer	33	" — "	"	163 957
Do., haandvirkede, gardiner	7	" — "	"	19 045
Kniplinger	1	" — "	"	6 433
Lintraad	18	" — "	"	7 300
Silke, farvet	1	" — "	"	5 703
Do., til søm etc., raa	10	" — "	"	43 306
Do., anden	13	" — "	"	58 072
Sigtegaze	4	" — "	"	57 894
Helsilketøier	91	" — "	"	628 987
Halvsilketøier	27	" — "	"	99 008
Silkeskjærf og schawler	8	" — "	"	56 585
Silkebaand	7	" — "	"	62 113
Halvsilkebaand	8	" — "	"	42 775
Uldgarn	130	" — "	"	109 963
Tøier af uld, lette	18	" — "	"	21 538
Do. do., svære	68	" — "	"	78 400
Straaflætninger	16	" — "	"	16 878
Bomuldstrikotage	10	" — "	"	11 794
Silketrikotage	2	" — "	"	8 376
Uldtrikotage	32	" — "	"	53 100
Straahatte, ugarnerede	7	" — "	"	9 611
Huder, raa	293	" — "	"	35 800
Isenkram og korteværer	4	" — "	"	13 585
Maskiner, ikke benævnte	2 251	" — "	"	313 238
Smedejernsarbejder	35	" — "	"	11 367
Do., fine	23	" — "	"	13 390
Urmagerværktøi	11	" — "	"	13 382
Juvelerarbejder	6	" — "	"	11 207
Chokolade	487	" — "	"	158 998
Konfekt	50	" — "	"	13 530

Fisk, fersk	3 618	q., værdi	fr. 602 194
Ost etc.	41	" — "	6 470
Vin paa fad	93	" — "	7 463
Do. „ flasker.	137	" — "	7 566
Likører etc.	97	" — "	13 264

Nagasaki.

Til Nagasaki ankom i aaret 1900 af norske skibe fra fremmede lande 4 dr. 6 170 tons med ladning og 23 dr. 28 388 tons i ballast, medens der afgik til fremmede lande 20 skibe dr. 24 534 tons med ladning og 6 dr. 9 235 tons i ballast.

1 svensk skib dr. 1 711 tons ankom til havnen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe yen 813.02.

Lourenzo Marques.

Fra Lourenzo Marques afgik i aaret 1900 til fremmede lande efter fuldført losning 6 norske fartøier, hvoraf de 3 var overliggende fra det foregaaende aar; alle var seilskibe og afgik i ballast.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier £ 18. 12. 7.

Ingen svenske fartøier besøgte havnen.

San Juan, Puerto Rico.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til San Juan fra fremmede lande med ladning 2 dr. 2 343 tons og i ballast 1 dr. 895 tons; samtlige fartøier afgik med ladning til fremmede lande. Til vicekonsulsstationen i Ponce ankom, ligeledes fra fremmede lande, med ladning 2 skibe dr. 790 tons og i ballast 1 dr. 395 tons, hvilke samtlige afgik med ladning til fremmede lande.

Ingen svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier £ 15. 1. 5.

Nassau, Bahamaøerne.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Nassau fra fremmede lande med ladning 4 dr. 3 102 tons, alle dampskibe; samtlige afgik med ladning til fremmede lande.

Ingen svenske fartøier besøgte konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 23. 19. 10. Expeditionsafgifter i norske sager £ 13. 3. 4.

Manila, Philippinerne.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Manila fra fremmede lande med ladning 15 dampskibe dr. 19 927 tons og 1 seilskib dr. 1 132 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 4 dampskibe dr. 4 673 tons og i ballast 12 dampskibe dr. 15 254 tons og 1 seilskib dr. 1 132 tons.

Ingen svenske skibe anløb konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier kr. 1 286.29.

Forretningslivet led i aaret 1900 meget under krigen med insurgenterne. Landbruget led meget ved kvægstøtten.

Larnaca, Cypern.

Til Cypern ankom i aaret 1900 af de forskjellige nationaliteter tilsammen 1 117 seilskibe dr. 73 735 tons og 189 dampskibe dr. 181 363 tons. Af importartikler kan nævnes fisk, tørret og saltet, til en værdi af £ 3 397; jern i stænger, plader etc. for £ 3 130, hvoraf fra Sverige for £ 1 755; trælast for £ 12 557; fyrstikker for £ 2 354, hvoraf fra Sverige for £ 56; papir for £ 2 899.

Lima.

Aarsberetning for aaret 1899 fra generalkonsul Luis Lembecke.

Den industrielle og kommercielle fremgang, som i Peru tog sin begyndelse, da herr de Pierola kom til magten, fortsatte ogsaa under aaret 1899, begun-

Nassau, Bahamaøerne.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Nassau fra fremmede lande med ladning 4 dr. 3 102 tons, alle dampskibe; samtlige afgik med ladning til fremmede lande.

Ingen svenske fartøier besøgte konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 23. 19. 10. Expeditionsafgifter i norske sager £ 13. 3. 4.

Manila, Philippinerne.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 til Manila fra fremmede lande med ladning 15 dampskibe dr. 19 927 tons og 1 seilskib dr. 1 132 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 4 dampskibe dr. 4 673 tons og i ballast 12 dampskibe dr. 15 254 tons og 1 seilskib dr. 1 132 tons.

Ingen svenske skibe anløb konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier kr. 1 286.29.

Forretningslivet led i aaret 1900 meget under krigen med insurgenterne. Landbruget led meget ved kvægepesten.

Larnaca, Cypern.

Til Cypern ankom i aaret 1900 af de forskjellige nationaliteter tilsammen 1 117 seilskibe dr. 73 735 tons og 189 dampskibe dr. 181 363 tons. Af importartikler kan nævnes fisk, tørret og saltet, til en værdi af £ 3 397; jern i stænger, plader etc. for £ 3 130, hvoraf fra Sverige for £ 1 755; trælast for £ 12 557; fyrstikker for £ 2 354, hvoraf fra Sverige for £ 56; papir for £ 2 899.

Lima.

Aarsberetning for aaret 1899 fra generalkonsul Luis Lembcke.

Den industrielle og kommercielle fremgang, som i Peru tog sin begyndelse, da herr de Pierola kom til magten, fortsatte ogsaa under aaret 1899, begun-

Stuttgart.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Adolph Federer.

Ligesom Württemberg var mindre berørt af den i aaret 1899 raadende overdrevne spekulation, saa var den derpaa i aaret 1900 følgende reaktion ogsaa mindre følbar her end i mange andre industrilande, og næsten alle industrigræne med undtagelse af mølleindustrien havde tilstrækkelig beskæftigelse under aarets løb. I maskin-, piano- og handskefabrikationen var afsætningen dog uregelmæssig til England og kolonierne paa grund af krigen i Sydafrika. Læderindustrien i Backnang har nu overvundet den krise, den nylig maatte gennemgaa, og garverierne har god og lønnende afsætning. Trikotagefabrikerne har flere ordres, end de kan overkomme at udføre. Møbelfabrikationen, metalindustrien, den lithografiske og kemiske industri samt maskinfabrikationen befandt sig i samme gode stilling som under det foregaaende aar. Det maa dog bemærkes, at medens aaret 1899 endte med en stigende tendens, saa var tendensen ved slutningen af aaret 1900 noget faldende.

Kornhøsten var i Württemberg i aaret 1900 særdeles rig, ligesaa potetes-, vin- og frugthøsten. Høghøsten var derimod mindre god, og der opstod fodermangel, hvilket bevirkede en nedgang i kvægpriserne. Humlehøsten var tilfredsstillende med hensyn til kvalitet, men ikke i kvantitet. For tidlig humle steg prisen til 120 mk. pr. centner, men faldt senere til 110 mk. og var ved aarets slutning nede i mk. 97.50. For den senere modne humle var prisen 85—105 mk.

Ølbryggeriernes produktion var i aaret 1900 ca. 4 millioner hl., og eksporten af øl til nabolandene opveier nu omtrent importen derfra.

Maskinfabrikationen. De fabrikker, der leverer dampkjedler, havde fuldt op at gjøre den største del af aaret. Lokomotivfabrikerne led et stort skaar i sin afsætning paa grund af krigen i Syd-Afrika, men da der indløb gode bestillinger fra andre kanter, var omsætningen ligesaa god i aaret 1900 som i aaret 1899. I ælte- og blandemaskiner steg omsætningen betydelig i aaret 1900. De fabrikker, der leverer værktøimaskiner, gjorde i de første maaneder af aaret noksaa gode forretninger, men senere blev stemningen særdeles mat, væsentlig paa grund af stagnationen i byggevirksomheden. I træforædlingsmaskiner var forretningen vanskelig og mindre lønnende end i aaret 1899. I den elektrotekniske branche var stillingen i Württemberg gennemgaaende betydelig bedre end i Tyskland i almindelighed; indskrænkninger i fabrikernes drift hørte til sjældenhederne, og de store fabrikker i Cannstadt, Esslingen og Stuttgart havde fuldt op af arbejde. I file og andet værktøj gjordes i aaret 1900 i hele Tyskland gode forretninger.

Textilindustrien. De württembergske bomuldsspinderier, som væsentlig har sit afsætningsfelt i Syd-Tyskland, var godt beskæftigede i aaret 1900. Bomuldsvæveriernes stilling var vanskelig. I bløge-, farve- og appreturbranchen var forretningen i aaret 1900 endnu taalelig, men hvis omsætningen ikke forøges, vil stillingen blive stadig vanskeligere.

I alle afdelinger af uldbranchen var forretningerne saa slætte som aldrig nogensinde før. I trikotagebranchen var forretningerne i Württem-

berg, i modsætning til det øvrige Tyskland, meget livlige, og det var vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at effektuere alle indløbende ordres; fortjenesten var dog, især mod aarets slutning, noksaa ringe. Lærredsvæverierne led meget ved de uhørt høje priser paa lin, og i silketøisbranchen var de store fluktuationer, som silkeprisen var underkastet, en kilde til mange ubehageligheder. Korsetfabrikerne havde gennemgaaende god afsætning. I konfektionsbranchen gjorde en stor tilbageholdenhed fra kundernes side sig gjældende; i dameartikler var omsætningen dog noget livligere end under det foregaaende aar.

Garverierne arbejdede paa grund af de høje priser paa raamaterialier mindre tilfredsstillende; mod aarets slutning steg efterspørgselen efter overlæder, og priserne gik noget op.

Bødkerverkstederne var godt beskæftigede paa grund af den rige frugt- og vinhøst; raamaterialierne, især tøndestave af eg, kommer hovedsagelig fra Ungarn og de Forenede Stater.

Pianofabrikerne havde tilstrækkeligt af bestillinger, men forretningen var paa grund af de høje priser paa raamaterialier lidet lønnende.

Kartonfabrikerne kunde glæde sig ved en god afsætning, og det lykkedes dem desuden at opnaa en prisforhøjelse svarende til stigningen i priserne paa raamaterialier. I tapetfabrikationen var afsætningen ligeledes tilfredsstillende.

Indhold: Galatz s. 1105. — Genf s. 1109. — Larnaca, Cypren s. 1112. — Lima s. 1112. — Lourenzo Marques s. 1111. — Manila, Philippinerne s. 1112. — Nagasaki s. 1111 — Nassau, Bahamaserne s. 1112. — San Juan, Puerto Rico s. 1111. — Stuttgart s. 1114.

